12e Année. — N° 578 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes). — 16 Octobre 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : LA QUINZAINE DE JUVISY

LA COUPE GORDON-BENNETT

Le vainqueur E. W. Mix et son compagnon André Roussel, au départ de Zurich, dans la nacelle de l'*Amerika II*.

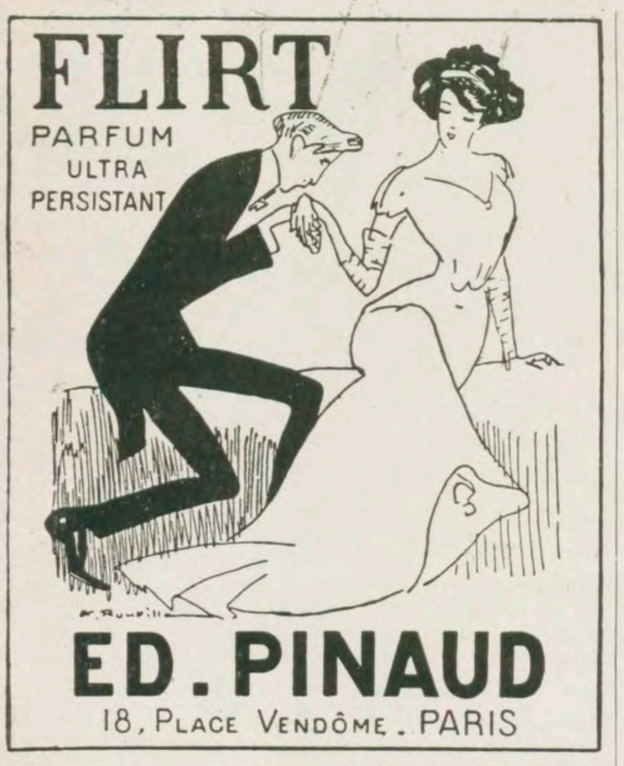
(Voir pages 284, 286 et 287.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
0, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de FEU — Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul **TOPIQUE** remplaçant le **FEU** sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Tumeurs, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

SAVON BELFLOR
L.T. PIVER
PARIS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Époque.* BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Seins. Epilation. Obésité. — *Renseignements gratis*

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, Avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise.
Les Abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

BIJOUX FIX

VÉRIFIER LA MARQUE "FIX" SUR CHAQUE BIJOU

ARMENGAUD JEUNE, Ingénieur-Conseil
BREVETS D'INVENTION
(Auteur du Livre : *LE PROBLÈME DE L'AVIATION*)
PARIS - 23, Boulevard de Strasbourg - PARIS

Cycles, Tricars, Trivoiturettes
Cycles Griffon Courbevoie (Seine)
GRIFFON
DÉTAIL 22, Av. de la Gde-Armée.

SAVON DENTIFRICE VIGIER *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté : S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.*

PRENEZ GARDE, Madam
vous commencez à grossir, et grossir, c'e vieillir. Prenez donc tous les jours deu dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre tail restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIR 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 1
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

Gariel GRILLAGES CLOTURES
PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée

Services extra-rapides entre Paris et la Côte d'Azur.

De Paris à la Côte d'Azur en 13 heures, so par le train de jour *Côte d'Azur-rapide*, dépa de Paris à 9 heures matin; soit par le *Tra extra-rapide de nuit*, départ de Paris à 7 h. 20

Ces trains sont composés de voitures à bo gies et à couloir de la Compagnie P.-L.-M. av places de 1re classe (sans supplément) et de l salons. — Celui de jour comporte, en outre, v vagon-salon et un restaurant sur tout so parcours; celui de nuit, un salon à deux lit complets, un vagon-lits et un restaurant entr Paris et Dijon.

Le nombre des places est limité. — L retenir d'avance, soit à la gare de Paris, so dans les bureaux de ville : rue Saint-Lazar 88; rue Sainte-Anne, 6, et rue de Rennes, 4

Le train de luxe *Calais-Méditerranée* entr Calais, Paris, Nice et Vintimille, effectue trajet de Calais à la Côte d'Azur en 19 heure

Vagons-lits et restaurant. — Nombre d places limité.

Ce train prend, au passage, à la gare Paris P.-L.-M., les voyageurs de Paris pour Côte d'Azur.

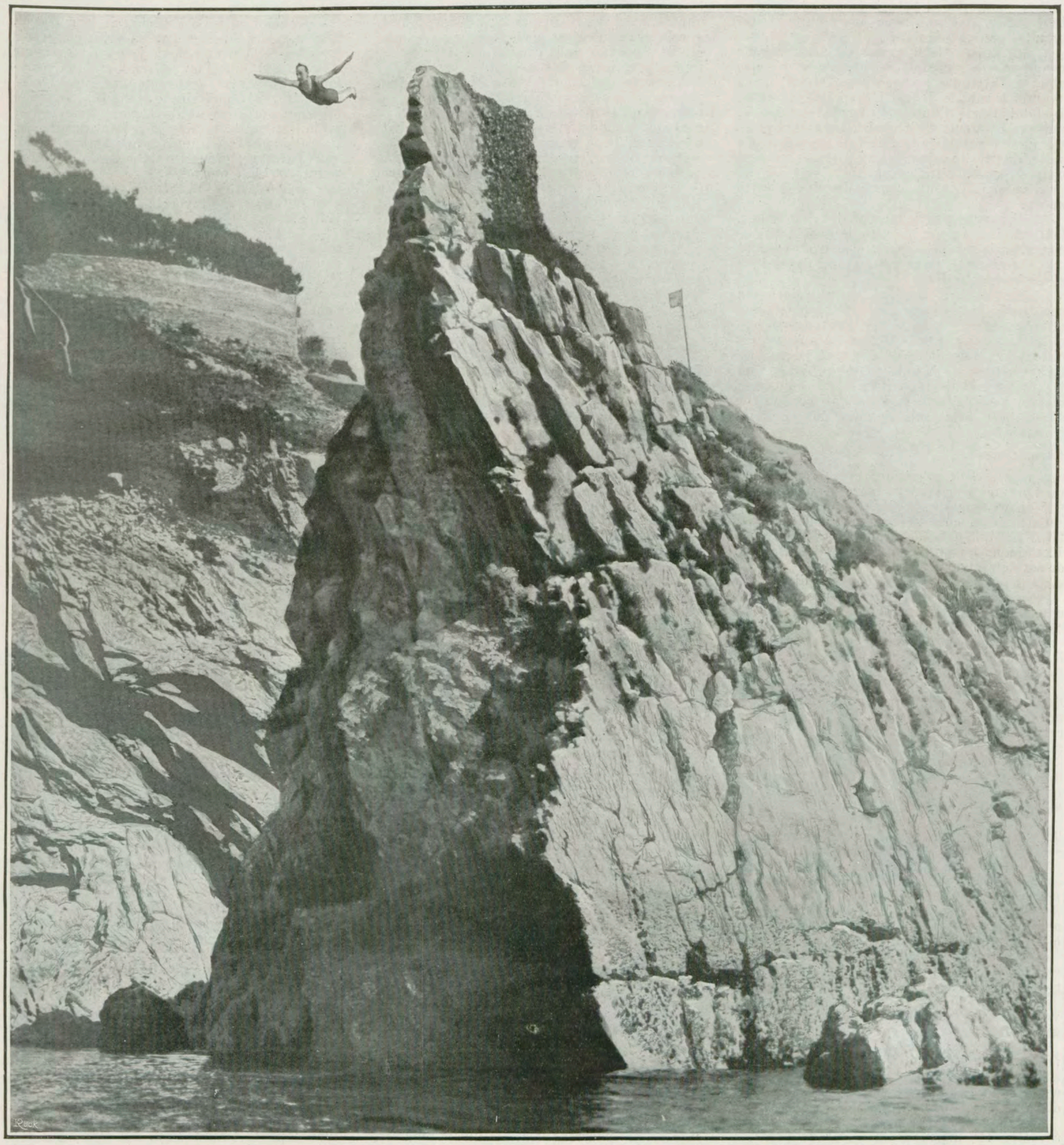
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. October 16d 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro : reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

16 Octobre 1909 — N° 578
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



UN PLONGEON IMPRESSIONNANT (1)

M. W. Collings, le seul nageur qui ait osé plonger du haut du « Saddle rock » — le Rocher de la Selle — à Torquay, près de Brighton. Cet exploit est particulièrement remarquable, non pas autant à cause de la hauteur du rocher — 20 mètres — qu'à cause de l'étroitesse du sommet du « Saddle rock » qui n'a pas plus de 32 centimètres de large sur 40 de long. Et, après avoir escaladé le rocher, ce qui est déjà un bel effort athlétique, l'on a un très petit espace pour prendre son élan mais sitôt arrivé l'on doit se jeter en avant avec une force suffisante pour éviter de tomber sur les soubassements du roc.

(1) Voir page 285.

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. EN 1910

Courra-t-on en 1910 ? Une épreuve dont la nécessité s'impose Liberté absolue pour les concurrents Enquête auprès des constructeurs

La Commission sportive de l'Automobile-Club de France, dans une réunion récente, vient de décider qu'en principe, il y aurait, en 1910, une grande course de vitesse pour les voitures automobiles.

Cette nouvelle a réjoui le monde sportif tout entier, qui voit avec joie renaître notre grande épreuve annuelle.

L'organisation conditionnelle

Mais, avant de nous réjouir complètement, nous sommes obligés d'attendre quelque peu. On sait quels avatars a subi le défunt Grand Prix de 1909. D'abord décidé d'une façon ferme, semblait-il. puisque le circuit était choisi, les locations de terrain en partie faites, il fut supprimé par suite du traité signé par quelques grands constructeurs, s'engageant à s'abstenir de prendre part à toute course de vitesse cette année.

Aussi, pour ne pas s'exposer à de tels déboires, la Commission sportive a-t-elle décidé qu'elle consulterait les principaux constructeurs, et que, du résultat de ce referendum dépendrait sa décision définitive,

Qu'entend-elle, d'abord, par principaux constructeurs ? Poursuivra-t-elle son enquête uniquement chez ceux qui ont engagé jusqu'alors leurs grosses voitures les années précédentes ? Mais dans ce cas, les jeunes, les triomphateurs de la voiturette qui, comme on le sait avaient déjà, en 1909, l'intention de se mettre à la voiture, se verraient condamner sans qu'il leur soit permis de se faire entendre !

Le règlement

Le règlement de la course est fort simple. Il n'y a pas de règlement. Sont admises toutes les voitures, quelque soit leur poids et leur puissance, mues par un moteur à explosions.

Cette idée, chère à quelques sportsmen, ne laisse pas que de soulever de vives polémiques. Examinons les arguments de ses partisans et de ses détracteurs.

Pour la liberté complète

Nous sommes las, dit-on, de ces règlements successifs que nous impose la « Bonne Dame » depuis qu'elle se mêle de réglementer les courses.

Nous avons eu d'abord le poids maximum, il ne fallait pas dépasser 1000 kilos pour la voiture complète.

Puis est venue la limitation de la consommation : éphémère, d'ailleurs, et qui vit triompher nos couleurs. Elle disparut pour faire place au règlement à l'alésage maximum et au poids minimum.

Adopterons-nous le règlement à la cylindrée maximum ? La Coupe de l'Empereur a surabondamment montré qu'il était encore plus loin de la perfection.

Alors, quoi ? Aucun règlement n'est bon, donc tous sont mauvais. Laissons aux concurrents la liberté absolue. Voilà le vrai progrès ! L'initiative de chacun pourra se donner libre carrière. Plus de mécontents. Les amateurs de voiturettes nous sortiront des monocylindres de 400 kilos. Les constructeurs de poids lourds armeront leurs camions d'un moteur de 400 chevaux ! Voilà du sport ! On ne s'embêtera pas !

Pour un règlement

Reprenons, si vous le voulez bien, les arguments que nous venons de reproduire, et voyons ce qu'ils valent.

On a changé souvent de règlement, dites-vous, et cela montre l'incohérence des dirigeants. En êtes-vous bien sûrs ?

La limitation du poids à 1.000 kilos a imposé la légèreté. D'où l'emploi de matériaux extra-résistants. Les aciers spéciaux, au chrome, au nickel, au silicium sont, pourrait-on dire, nés des courses d'automobiles.

Le règlement à la consommation maximum a obligé les ingénieurs à serrer de près les questions de carburation et de rendement. Trop tôt disparu, il n'a pas eu le temps de produire tout ce qu'on était en droit d'en attendre. Malgré tout, de sérieux progrès ont été faits, grâce à lui, dans l'amélioration de la consommation.

Le règlement à l'alésage, qui a porté sur un très grand nombre d'épreuves (Grand Prix de l'A. C. F., Grand Prix des Voiturettes, Coupe des Voiturettes, courses diverses de voiturettes à l'étranger) est celui dont l'influence a été la plus nette.

Comparez un catalogue de 1905 ou 1906 à un catalogue actuel. Vous constaterez que le moteur *carré*, si fort à la mode il y a quelques années, a fait place au moteur à longue course, et cela non seulement sur les voitures spéciales étudiées en vue de la course, mais encore sur toutes les voitures de tourisme.

A chaque règlement bien fait correspond un progrès de la construction automobile. On peut affirmer qu'au point de vue technique, qui se confond somme toute avec le point de vue commercial, une course vaut ce que vaut son règlement. Je n'en donnerai qu'un exemple, qui me semble probant : Quel progrès a fourni le règlement à la cylindrée de la Coupe du Kaiser ? Aucun : les types commerciaux n'ont pas suivi les types de course ; les voitures construites pour l'épreuve étaient elles-mêmes usées, ou à peu près, à la fin du parcours.

Donc, bon règlement, bon résultat ; mauvais règlement, mauvais résultat. Pas de règlement ? Pas de résultat pratique. Si, pourtant, cette épreuve sera peut-être utile, pour... devinez ? Pour le moteur d'aviation !

Voitures du Grand Prix.

Que seront en effet les voitures du Grand Prix ? que doivent-elles être pour gagner ?

Puissantes et légères.

Puissantes, pour aller vite, légères pour ne pas avoir trop de temps perdu par suite des éclatements de pneus.

Le châssis va donc être allégé autant que possible. Mais la transmission, les ressorts, les roues vont garder à peu près le poids qu'elles ont atteint à l'heure actuelle. Il ne semble pas possible de faire beaucoup plus léger.

On va se rattraper sur le moteur.

S'il est aujourd'hui difficile de construire un moteur de 25 chevaux qui ne pèse que 60 kilos, il est au contraire très facile de fabriquer un deux-cents chevaux qui ne dépasse pas 400 kilos et même moins. Les moteurs des voitures de 1910 seront donc étudiés comme des moteurs d'aéroplane. Le type courant à l'heure actuelle à 8 cylindres en V est facile à installer sur une voiture, si facile même qu'une grande usine en a muni une série de tourisme modèle 1910. C'est probablement lui que nous verrons sur les voitures de course si, ce qu'à Dieu ne plaise, le projet actuel passe à l'état définitif.

Courra-t-on ?

Nous sommes allé chez la plupart de nos constructeurs pour savoir leur opinion et leurs intentions.

Presque partout où nous nous sommes présenté, nous avons trouvé bouche close : les constructeurs attendent d'avoir fait connaître leurs intentions à la Commission sportive avant de les communiquer à la presse. Cette réserve est trop naturelle pour qu'on puisse s'en étonner.

M. Mors est prêt à courir : on sait qu'il a été le seul à s'engager cette année. Quoi qu'il étudie, lui aussi, l'aviation, et qu'il compte bientôt s'envoler, il n'abandonne pas les courses d'automobile.

Interrogé, le marquis de Dion nous a répondu :

— Autant je me suis élevé contre les courses d'automobiles jadis, autant aujourd'hui je me montre enchanté de l'adoption du principe d'un Grand Prix 1910. Immédiatement j'ai engagé trois voitures. J'espère que mes confrères imiteront mon exemple. Je me suis aperçu que les épreuves étaient de la plus grande utilité pour le progrès de l'industrie automobile. En outre, la liberté du règlement permettra de voir ce que pourront faire les divers modèles, les divers types de voitures se mesurant ensemble dans une course ouverte à tous.

Si le marquis de Dion adopte avec enthousiasme le Grand Prix de 1910, la maison Panhard et Levassor, par contre, déclare qu'elle s'abstiendra :

— Les courses ne prouvent plus rien, nous a dit le chevalier René de Knyff. Elles sont absolument inutiles et à aucun prix nous n'y prendrons part. Elles nous forcent à nous occuper de la préparation des engins de vitesse et partant à négliger nos clients. Que pourra-t-on prouver maintenant ? Qu'on peut faire de plus en plus vite, parfait, mais ce sera du spectacle et non du sport.

— Je me rallierai à l'opinion de la majorité, nous a assuré M. Darracq. En principe, je suis partisan de la course, mais je ne veux pas me singulariser. On fait un referendum, je m'y conformerai. J'espère beaucoup que l'épreuve se disputera, d'autant plus que c'est la première fois que son règlement libéral permettra à toutes les initiatives de se faire jour. Pour progresser, il ne faut pas être soumis à une limitation qui vous entrave et vous empêche de donner libre cours aux idées nouvelles.

Les constructeurs de voiturettes.

M. Sizaire également est favorable au Grand Prix de 1910 :

— De toute façon nous courrons et peut-être même établirons-nous de grosses voitures. Le règlement proposé est le meilleur de tous ceux élaborés jusqu'ici. Il ne faut pas parler de « monstres de vitesse », « d'engins de record », non, il y a une limite qui nous empêchera tous de chercher à faire de ces véhicules monstrueux, ce sont les pneumatiques qui nous ramèneront dans le domaine du réel. Si l'on organise aussi une course de voiturettes, nous nous engagerons quel que soit le règlement. Mais alors qu'il soit publié le plus tôt possible. A notre avis, on a eu grand tort de ne pas organiser de Grand Prix en 1909. Pendant ce temps-là les autres ont travaillé et nous avons de ce fait subi du retard. Tous les constructeurs devraient s'engager en hâte au lieu d'attendre que leurs confrères donnent leur avis. Engageons-nous promptement, que le règlement soit publié immédiatement et tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes. J'espère que le préjudice causé par l'absence de Grand Prix en 1909 montrera aux maisons qu'elles doivent, dans l'intérêt même de l'automobile, s'engager dans cette épreuve.

Telle est également l'opinion de M. Delage :

— Vous ne sauriez croire combien je suis heureux de l'espoir qui nous est donné. Sans course, l'industrie automobile est appelée à végéter. On ne saurait s'imaginer l'influence bienfaisante d'une telle épreuve sur le public et sur le constructeur lui-même. Cette pompe, ce cérémonial donnent une profonde activité à l'industrie. La liberté du règlement me permettra de montrer ce que peuvent faire mes petites voitures aux prises avec les gros engins. L'an dernier avec une 22-chevaux j'ai obtenu du 85 de moyenne. Je ferai encore mieux en 1910, car la suppression du règlement permet de faire toujours mieux.

En ce qui concerne les pneumatiques, M. Lœser, directeur de la maison Continental, nous a déclaré qu'il ne pouvait pas avoir une opinion susceptible de faire pencher d'un côté ou de l'autre le plateau de la balance.

Nous n'avons rien à dire. S'il y a un Grand Prix nous en serons très satisfaits. Mais c'est là un avis personnel. Quant au règlement, il ne saurait modifier en quoi que ce soit nos pneumatiques, tout au moins en 1910.

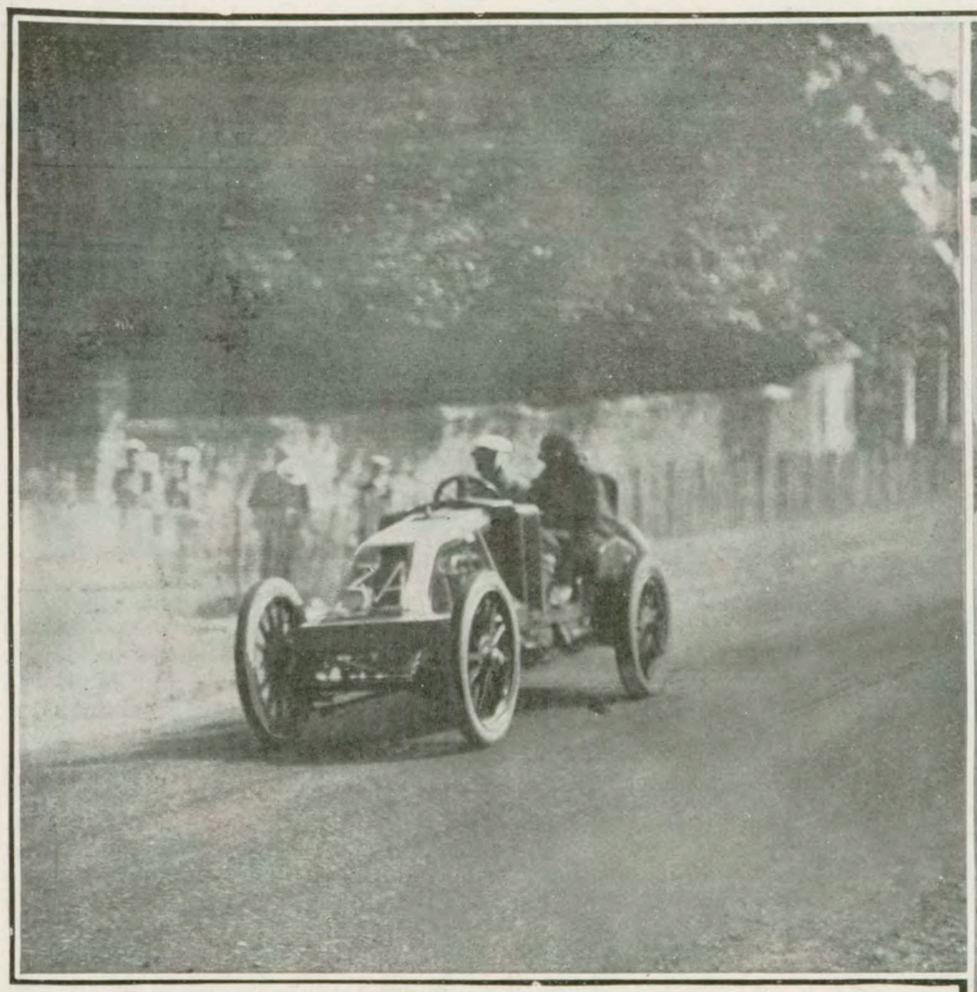
Nous terminerons cette enquête en donnant l'opinion d'un coureur :

— Oui, je serais heureux de courir en 1910, nous dit le champion français Rigal, d'abord et surtout parce que je suis certain que la course fait le plus grand bien à l'industrie automobile, ensuite parce que je veux prendre une revanche. Quoique j'aie maintenant une maison de commerce, si l'occasion se présentait, je m'empresserais de conduire une voiture dans le Grand Prix. En 1908, j'ai été vaincu par la malchance qui m'a poursuivi de bout en bout, sous forme de crevaisons multiples de pneumatiques. Je veux montrer que lorsque la fatalité ne s'en mêle pas, je peux gagner et je dois gagner. J'espère de tout mon cœur que 1910 me fournira l'occasion de le prouver.

Et maintenant, attendons !

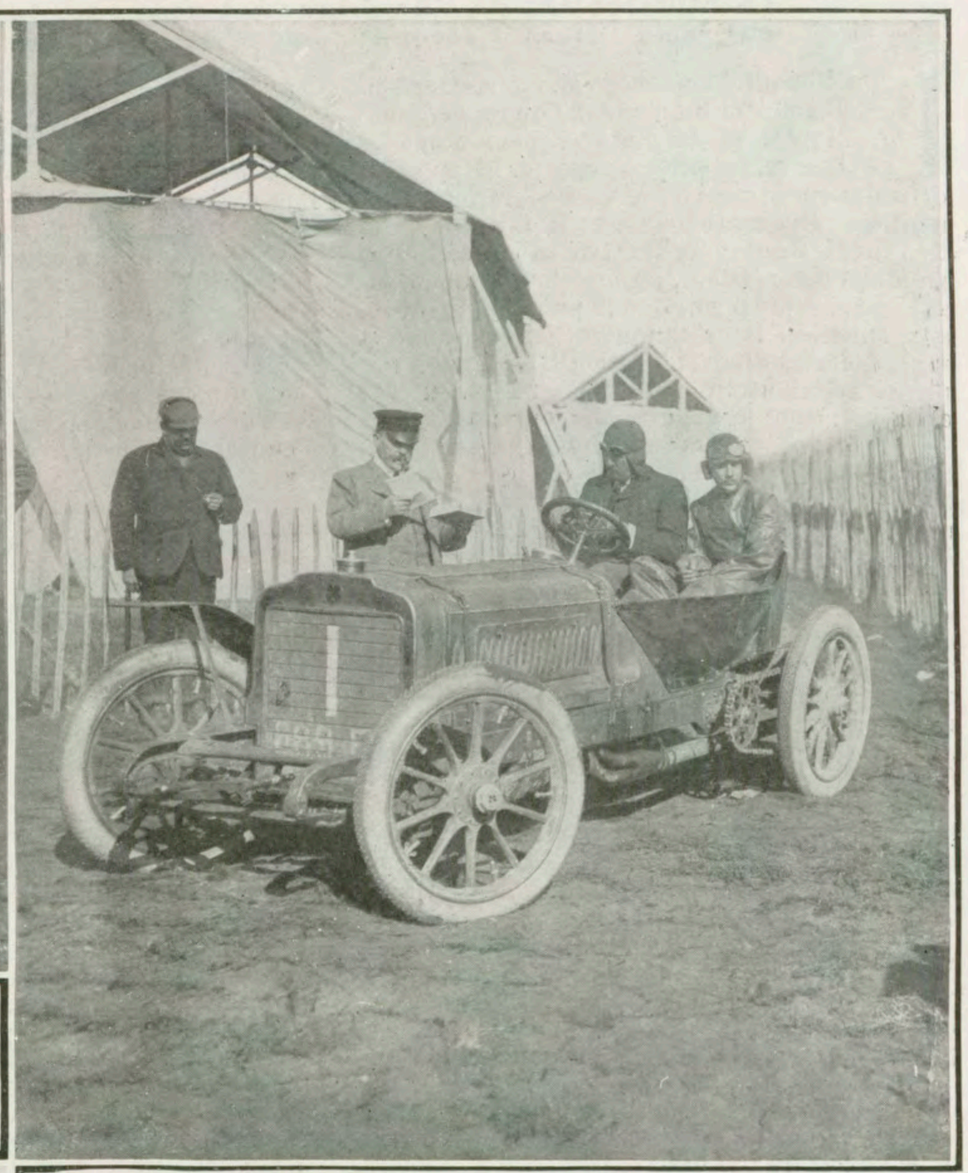
F.-A. Wheel

LES GRANDS VAINQUEURS



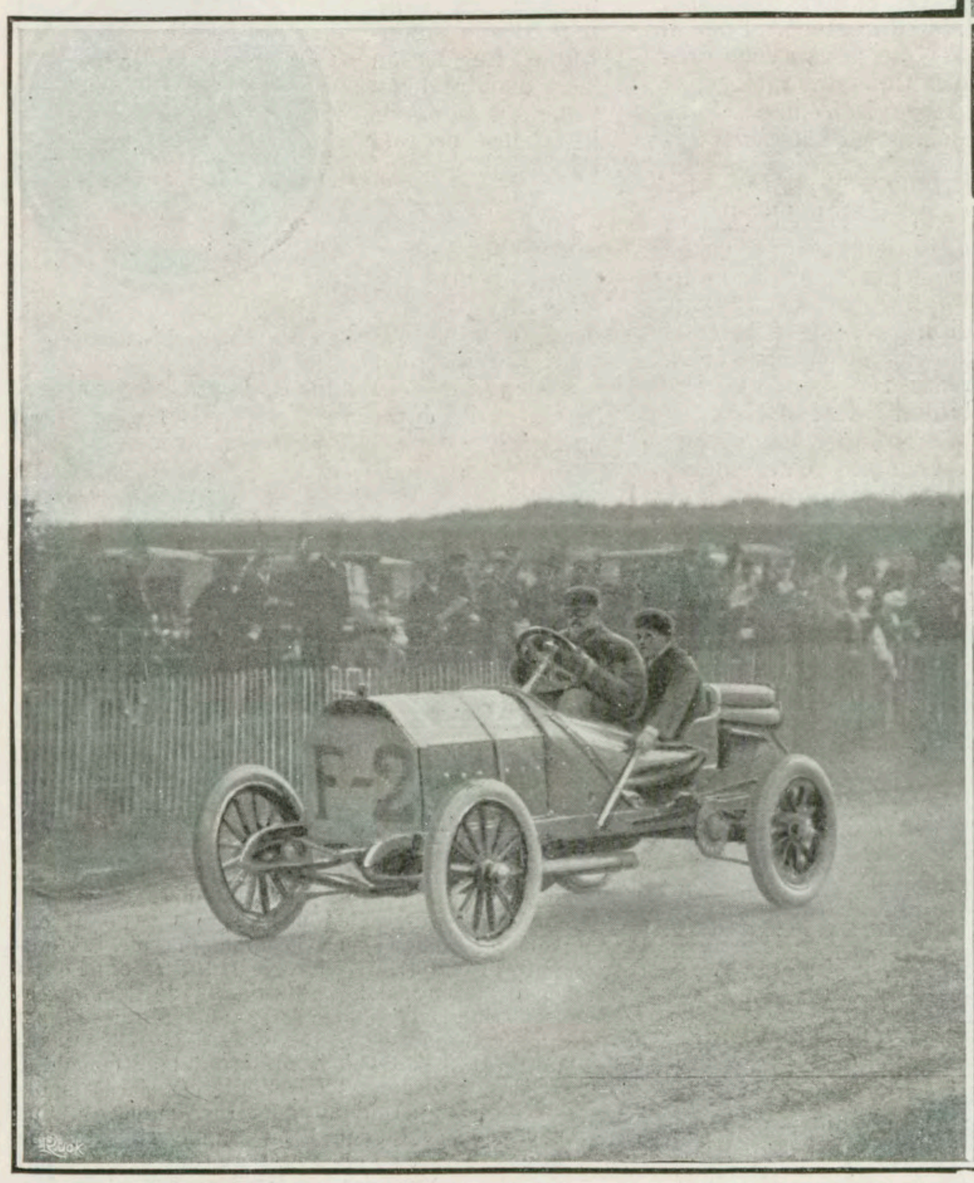
Szisz.

Gagnant du premier Grand Prix de l'A. C. F. disputé sur le Circuit de la Sarthe, 1238 kilomètres en deux journées, 12 h. 14 m. 7 s. (1906).



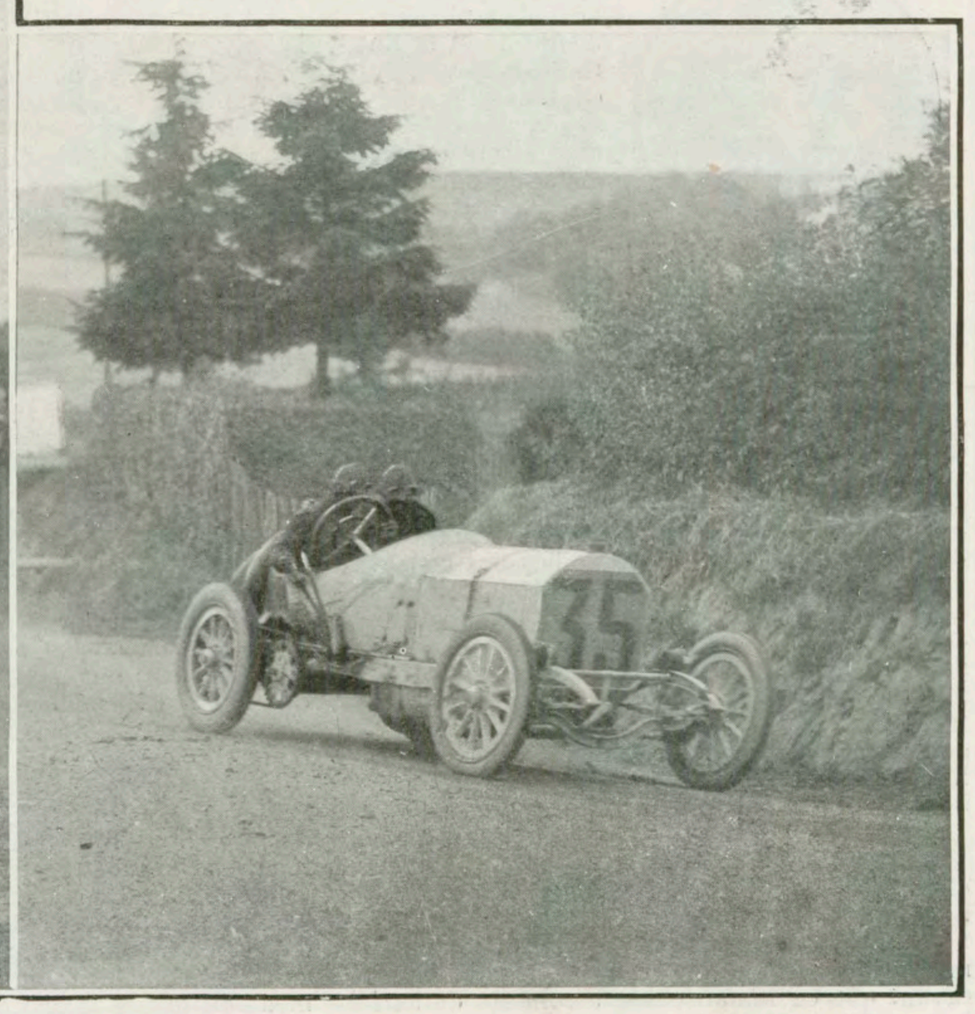
Théry.

Le roi des coureurs français, deux fois vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, au Taunus et en Auvergne (1904 et 1905)



Nazzaro.

Gagnant du deuxième Grand Prix de l'A. C. F. disputé sur le Circuit de Dieppe, 777 kilomètres, en 6 h. 46 m. 33 s. 2/5 (1907).



Lautenschlager.

Gagnant du troisième Grand Prix de l'A. C. F. disputé également sur le Circuit de Dieppe, 777 kilomètres, en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5 (1908).

Après Paris-Madrid dont les accidents amenèrent l'interdiction des courses sur route; après la Coupe Gordon-Bennett, l'Automobile-Club de France créa son Grand Prix qui se disputait en circuit fermé. Il fut remporté successivement par un français, Szisz, un italien, Nazzaro et un allemand, Lautenschlager.

La Coupe Aérostatique Gordon-Bennett

Le représentant de l'Amérique est venu, sur le poteau, enlever la Coupe à notre champion, Alfred Leblanc, qui reste l'éternel second

La libéralité louable de M. James Gordon-Bennett a fondé deux Coupes aéronautiques, et la France, pour l'une et l'autre, fut priée d'accepter les premiers défis des clubs composant la Fédération Aéronautique Internationale. Or, la Coupe d'aviation de M. Gordon-Bennett nous quitta dès sa première compétition, au meeting de Champagne, aussi rapidement que la première, en 1906, aux Tuileries. Pour conquérir celle-ci, intéressant exclusivement le ballon sphérique, nos pilotes aéronautes depuis trois années, luttent avec science et bravoure. Malheureusement, si leurs classements, lors des compétitions de Paris, Saint-Louis et Berlin furent des plus honorables, le trophée semble toujours éprouver pour nous quelque détachement. Le dernier assaut, à Zurich, fut en tous points remarquable. M. Alfred Leblanc se classe second, tout comme à Saint-Louis ; MM. Maurice Bienaimé et Emile Dubonnet figureront dans le lot de tête. Chacun d'eux a prouvé une endurance rare, les qualités sportives les plus belles, et nous regretterons d'autant plus que ces efforts n'aient pas été mieux récompensés par l'inflexible destin.

La Coupe Aérostatique Gordon-Bennett que l'allemand Erbsloh avait rapportée d'Amérique en 1907, va repasser l'Océan. La victoire, en 1909, est américaine, grâce à M. E. W. Mix champion des Etats-Unis.

Américaine ? Pas entièrement, le ballon de M. Mix, *America II*, est de construction française, et l'aide était un français, M. André Roussel. En outre, M. Mix fut initié en France, par M. Alfred Leblanc, à l'art aérostatique.

Ceci dit, nous féliciterons M. E. W. Mix qui fut sportivement fêté par l'Aéro-Club de France dès son retour de Varsovie où le conduisit sa bulle de gaz au gré des vents.

Au cours de la réception de l'Aé. C. F., j'ai pu interviewer M. Mix. Je n'ai pas appris sans étonnement que son voyage s'était accompli à une altitude relativement faible. En thèse générale, en effet, le pilote désireux d'accomplir une ascension de distance doit s'équilibrer dans les régions hautes. M. Mix a profité de l'exception.

M. E. W. Mix.

« — Je me suis tenu bas, grâce à mon ventilateur, m'a-t-il confié, car j'avais étudié l'état météorologique de l'Europe et craignais que des dépressions m'attirassent dans les vallées du Rhin ou du Danube. Le voyage s'est accompli sans incidents, si j'excepte l'entêtement de quelques personnes qui, dans les environs de Prague avaient saisi le guiderope dans l'intention de ne le point lâcher. J'ai été ainsi immobilisé pendant sept minutes et cette captivité provisoire m'a fâcheusement coûté trois sacs de lest. L'atmosphère était plutôt mauvaise et l'équilibre décevant. Il a plu longuement, mais les petits cônes que j'attache aux suspentes m'ont épargné la moindre goutte. J'ai atterri normalement à l'orée d'un bois de sapins. L'emploi du ventilateur a limité à 3.500 mètres l'altitude maxima ».

A bord de l'*Ile de France*, M. Alfred Leblanc était accompagné par M. Jacques Delebecque. Leur atterrissage dans les Carpathes a exigé leur habituel sang-froid. M. Alfred Leblanc nous le racontera lui-même. Je rappellerai auparavant que ce remarquable aéronaute détient le record français de la durée par 44 heures 3, (Compétition de Saint-Louis, 1907).

— Notre direction, me dit M. Alfred Leblanc, ne pouvait être meilleure, puisqu'elle nous offrait un champ illimité. Mais l'équilibre était détestable.

A 9 heures et demie du soir nous planions au-dessus de Munich. Depuis Munich nous avons voyagé au-dessus des nuages et n'avons aperçu la terre qu'à de rares intervalles. L'équilibre était à ce point mauvais dans l'atmosphère saturée d'humidité, qu'à 2 heures du matin la provision de lest se bornait à 12 sacs. Nous en avions déjà vidé 17. Lorsque le soleil monta sur l'horizon, il nous en restait 8, ce qui nous fit perdre tout espoir de battre des records.

M. Alfred Leblanc.

« Peu à peu, le soleil nous aspire à 6.000 mètres. Oppressés par la raréfaction de l'air, nous grelottons sous nos fourrures, Le baromètre indique — 11°.

« A deux heures de l'après-midi nous décidons de ne pas contrarier la descente que nous ne pourrons adoucir qu'avec deux sacs de lest et les tubes d'oxygène : un strict minimun. *L'Ile de France* se rapproche du sol, traverse, à 3.500 mètres une épaisse couche de nuages, et soudain nous apercevons la terre sous la forme d'un chaos de montagnes abruptes, d'un aspect peu rassurant.

« Nous arrivons rapidement au bas d'une pente boisée, à l'entrée d'une vallée. Ce point d'atterrissage est, somme toute, possible. Je tire sur la drisse du panneau de déchirure... Le panneau ne fonctionne pas ! Que va-t-il arriver ?

« Au sol souffle un vent brutal. Pris par la rafale, le ballon s'engouffre dans la vallée, remonte terriblement vite, le flanc d'un mont hérissé d'arbres et de rochers, et nous touchons, deux ou trois fois, très durement. Puis il s'arrête. Le sac à bâches, que nous avons projeté comme lest, s'est pris dans des racines, et sa corde nous maintient provisoirement. Sous la pression du vent l'appendice est arraché au-dessus du cercle !

« La situation est mauvaise. Nous sommes ballottés contre une paroi de rochers à peu près verticale. Si nous dégonflons au moyen de la soupape, nous tomberons au bas de la montagne, et cent mètres nous en séparent ! Vite nous prenons la décision qui nous semble la plus logique. Nous nous élançons ensemble sur le flanc de la montagne où nous réussissons à nous cramponner. Mais le ballon ainsi délesté se dégage, s'enfuit dans la montagne, emportant notre équipement et même nos chaussures ! Nous avions en effet chaussé des pantoufles pour passer la nuit.

« Un instant de stupéfaction, puis nous éclatons de rire. Un drame raté s'achève en vaudeville. Mais nous voici en pays perdu, à peine habillés... et en pantoufles ! Une longue et délicate dégringolade nous amène dans la vallée où quelques paysans fuient à notre approche. L'un d'eux, plus hardi, nous débite timidement un long discours. Nous ne nous comprenons pas.

« Un sentier rocailleux nous amène à un hameau. Sur le pas de sa porte un homme fume sa pipe ; il comprend heureusement quelques mots d'allemand. Nous sommes à Zazriva, dans les Carpathes, aux confins de la Hongrie et de la Gallicie.

« Un chariot primitif nous conduit en deux heures à une station de chemin de fer où nous prenons un train pour Budapest, et la fin de notre voyage tombe dans la banalité. Toutefois, Delebecque et moi nous nous souviendrons longtemps de notre arrivée à Budapest en une tenue plus que bizarre. Nous avons étonné bien du monde jusqu'au moment ou divers magasins nous rendirent plus présentables. »

La France était encore représentée par MM. Maurice Bienaimé et Emile Dubonnet.

M. Maurice Bienaimé et M. Jean de Francia, l'aide de *Picardie*, ont longtemps subi la pluie, l'horrible et écœurante pluie qui ne put néanmoins les empêcher d'accomplir un très beau raid terminé à Ober-Glogau (Silésie).

— Malgré nos vêtements caoutchoutés nous étions trempés jusqu'aux os. J'avais eu l'idée d'emporter un seau en fer pour notre ménage à bord. Nous l'avons placé sous l'appendice d'où tombait une véritable source. Or, nous dûmes le vider dix-sept fois ! Nos deux statoscopes ont été mis hors d'usage. Enfin nous avons été assaillis par des tourbillons de neige fondue. Même à 4.000 mètres nous n'avons pas aperçu le ciel bleu. La descente fut normale, encore qu'elle ait été accomplie dans un pays accidenté.

M. Maurice Bienaimé.

Le voyage du *Condor*, piloté par M. Emile Dubonnet aidé par M. Pierre Dupont, fut assez mouvementé :

« Après un très bon départ, conte M. Emile Dubonnet, tout a bien marché jusqu'à onze heures du soir. Un vent violent est survenu, accompagné de pluie battante. Le guide-rope s'est accroché dans un arbre, et la résistance fut telle que nous avons été vivement projetés à terre. Aussitôt, j'ai coupé le guide-rope, et nous sommes repartis à 2,000 mètres d'altitude, dans la montagne. La perte de ce précieux engin a compromis le reste du voyage.

« Vers une heure du matin, aveuglés par la pluie, jugeant difficilement l'altitude relative, nous avons été précipités sur une maison, au sommet d'une montagne. Le ballon s'est déchiré légèrement à sa partie inférieure, près de l'appendice.

M. Emile Dubonnet.

« Nous montons à 3.000 mètres, et y restons six heures, jusqu'au matin, mais alors le soleil nous a entraînés à 7.000 mètres !

« Pendant deux heures, nous avons essayé de rester en équilibre dans cette région. Tout notre lest y a passé, ou presque.

« Une descente accélérée, vertigineuse, a commencé. Nous avons jeté tout ce qui restait à bord.

« Le choc a été très dur, heureusement sans conséquences graves.

« Il était midi lorsque nous avons échoué près de Reichenbach, à 720 kilomètres de Zurich environ. »

François Peyrey.

LES GALAS SPORTIFS

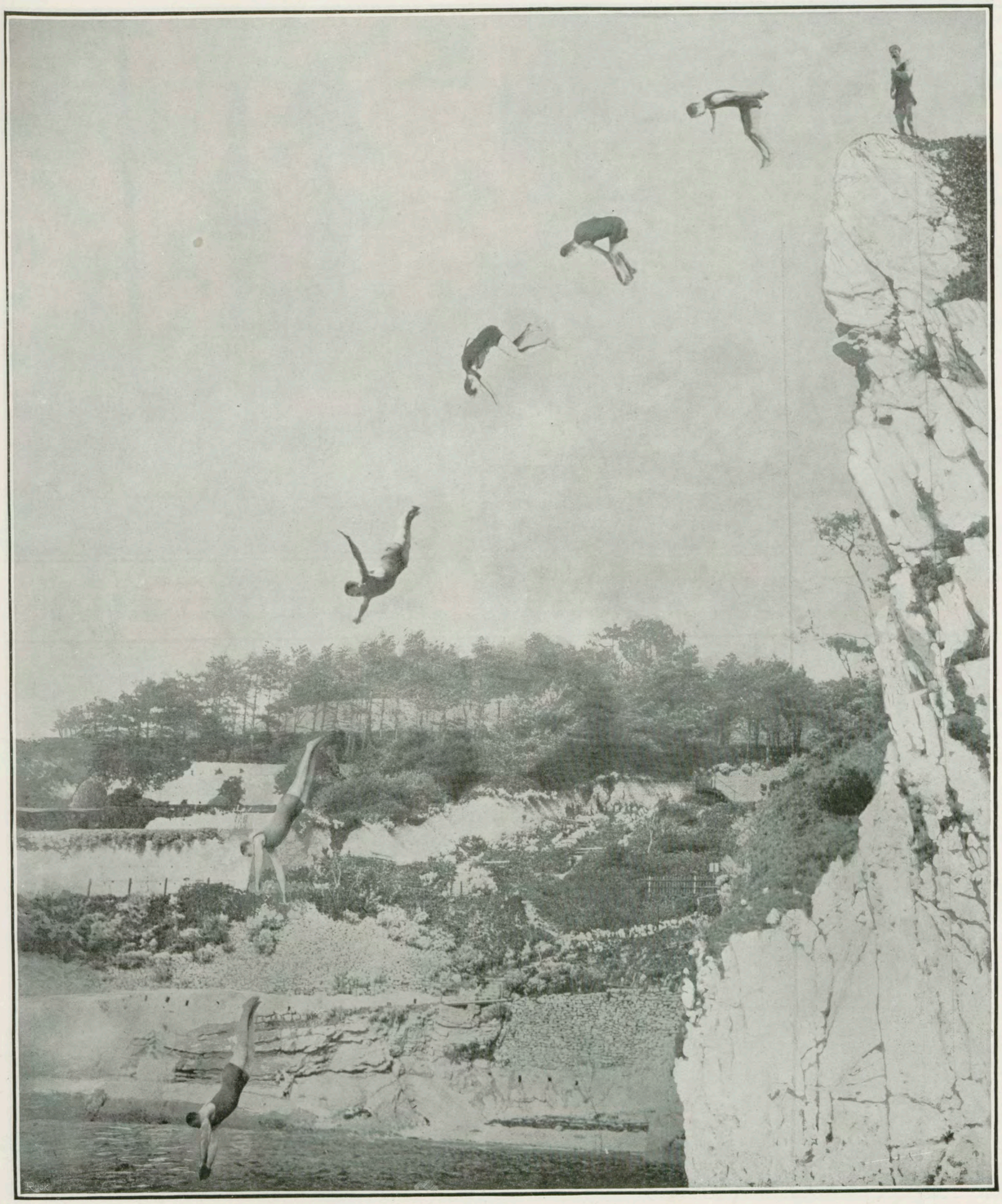
C'est au 14 novembre prochain qu'est fixé le premier de nos galas sportifs. Il sera consacré à l'aviation, et c'est une des personnalités les plus en vue du monde aéronautique qui prendra la parole. Rappelons que ces soirées, où tour à tour l'on traitera de tous les sports, se donneront tous les quinze jours le dimanche soir. Le football, la lutte, le cricket, le tennis seront l'objet de conférences, d'exhibitions et de démonstrations par les spécialistes les plus réputés. C'est ainsi que pour la boxe, Willie Lewis, Joë Jeannette et Stewart nous prêteront leur concours.

Ainsi que nous l'avons dit, ces soirées sportives se donneront au Théâtre Femina et nous sommes sûrs que tant par leur originalité, que pour l'intérêt qu'elles présenteront, elles seront suivies par tous les sportmen avec la même ferveur que les autres spectacles donnés dans notre coquette salle.

En outre, comme nous désirons que les galas sportifs ne constituent pas seulement un spectacle, mais un lien qui unira nos lecteurs à la rédaction de leur revue sportive préférée, nous leur serons reconnaissants de bien nous accorder leur collaboration en nous disant quels sujets ils préféreraient voir traiter et sous quelle forme.

Voir pages 286 et 287.

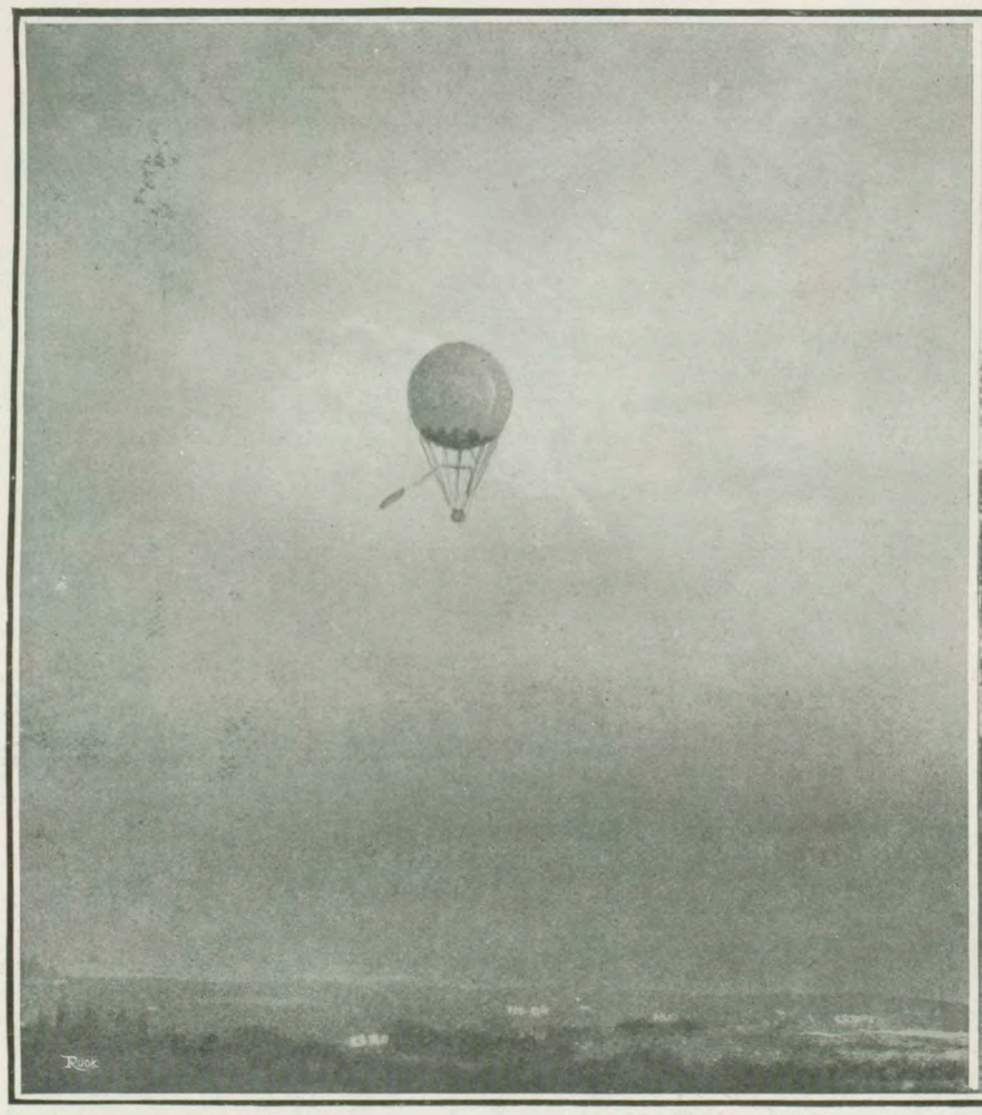
LES DIFFÉRENTS STADES D'UN PLONGEON



LES MOUVEMENTS QUE L'ŒIL NE PEUT SAISIR

Notre collaborateur, qui nous a envoyé la curieuse photographie de M. Collings exécutant un superbe plongeon, a eu la bonne idée de prier M. Collings de le répéter plusieurs fois de suite et à chaque fois s'est efforcé de prendre des instantanés à des moments différents. Nous reproduisons ici les résultats obtenus, et qui nous donnent une véritable cinématographie du plongeon. L'on remarquera la position des bras et des jambes qui ne prennent l'attitude régulière du plongeon qu'au moment de toucher l'eau.

LA COUPE GORDON-BENNETT

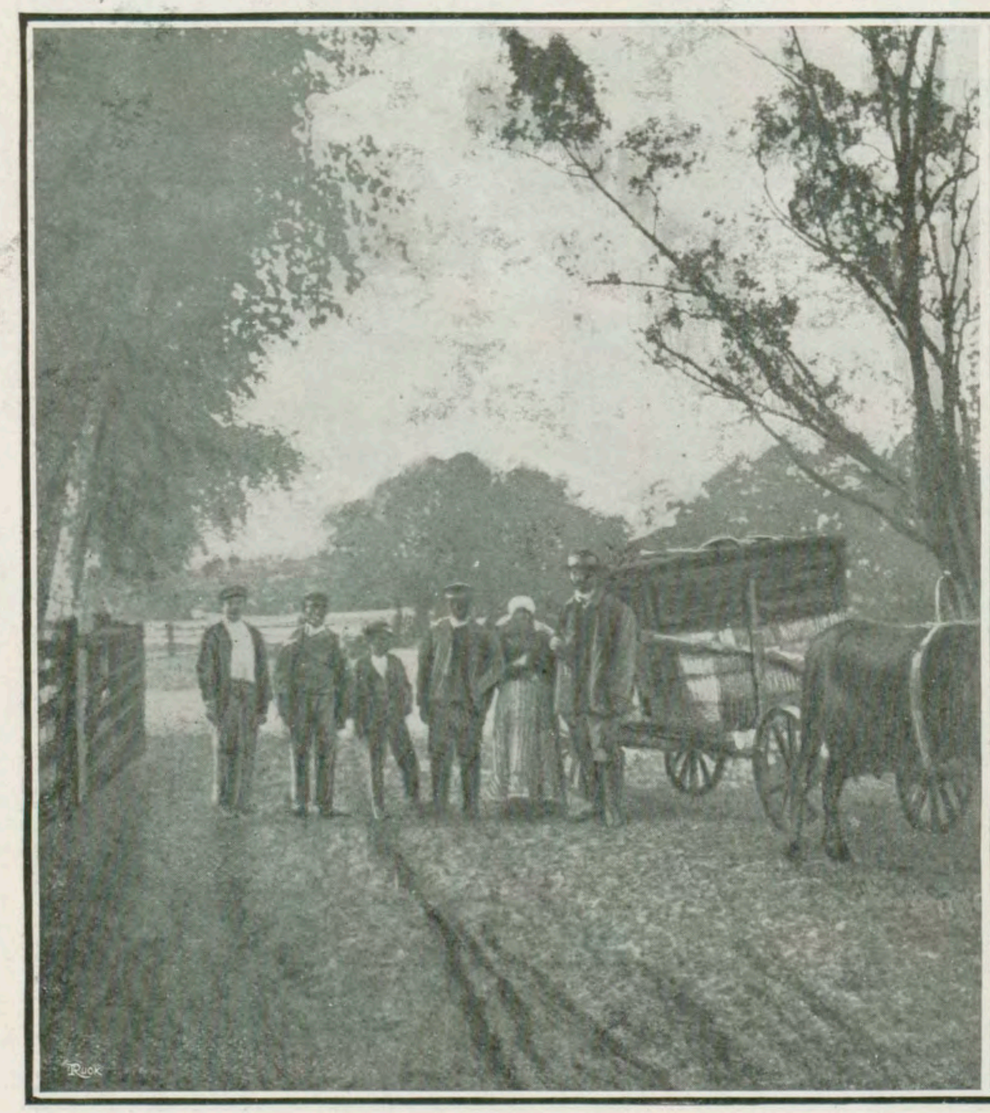


Au départ.

*Dix-sept concurrents prirent le départ à Zürich, le 3 octobre. L'*Amérika II *monté par E. W. Mix et André Roussel partit le cinquième.*

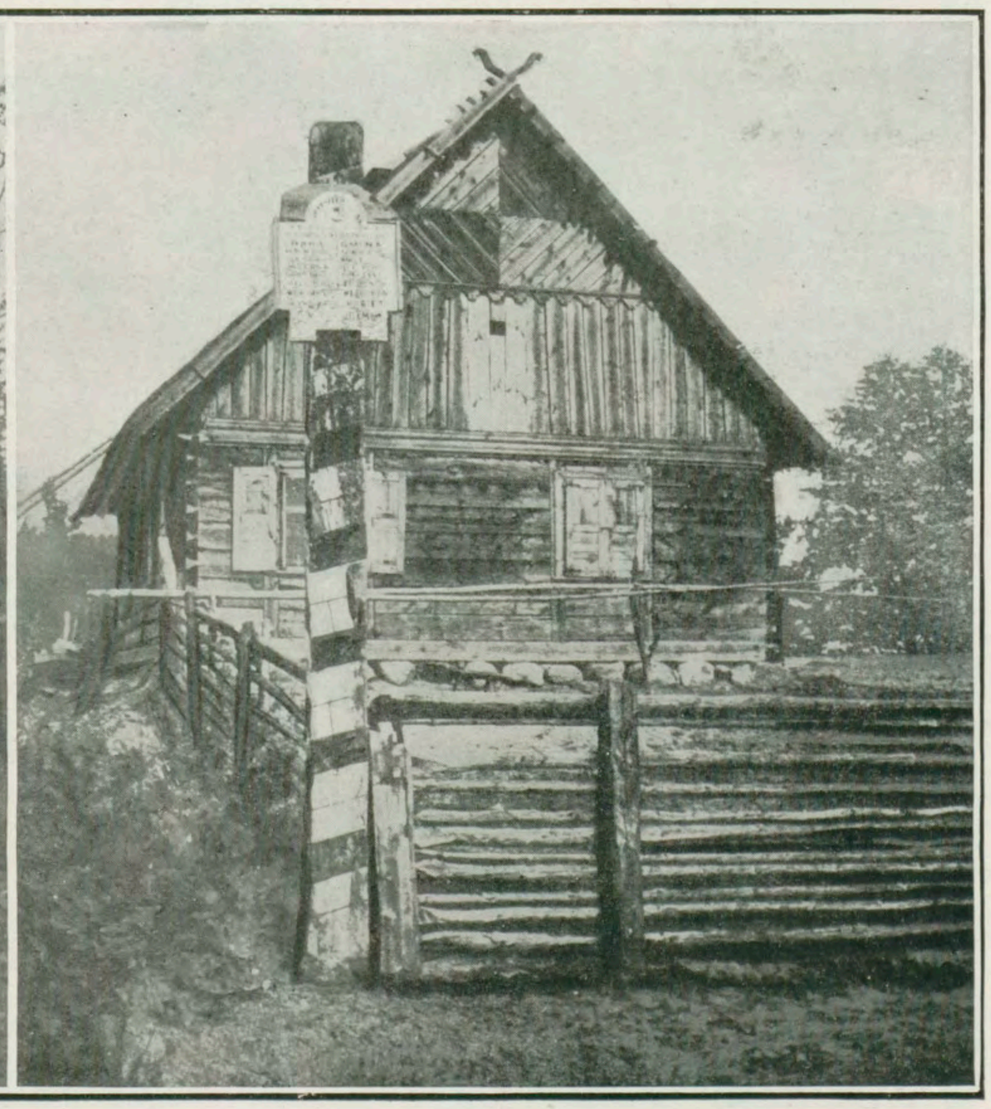
Dans les forêts de Pologne.

Après l'atterrissage, les paysans polonais accoururent en foule. L'un deux grimpa dans un arbre pour en retirer le filet.



La voiture de secours.

Le ballon fut replié avec l'aide des indigènes dont l'étonnement était au comble. Jamais sphérique n'était passé au-dessus de leurs sombres forêts.

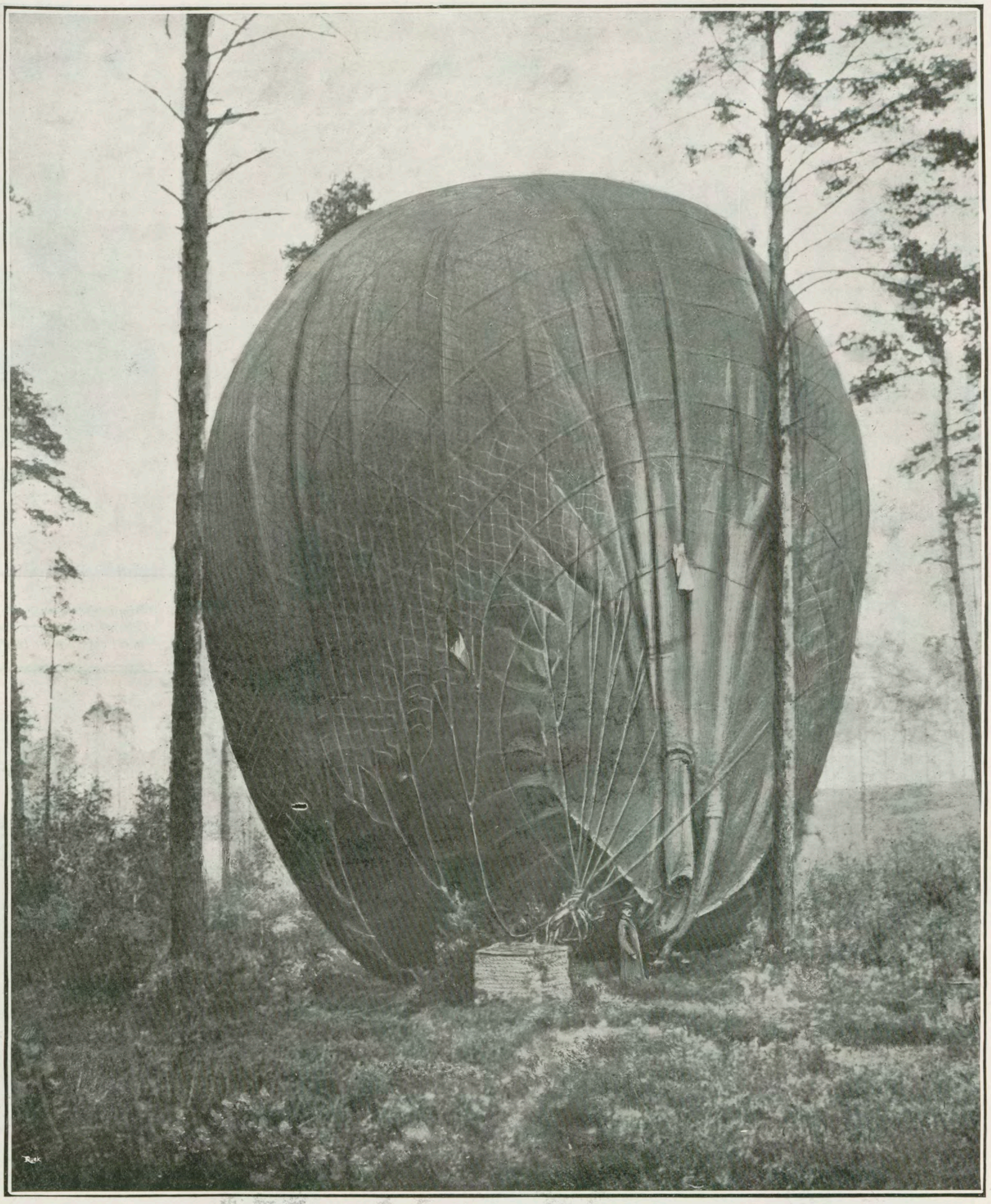


Une isba à Ostrolenka.

Les deux voyageurs reçurent dans une isba du voisinage une large hospitalité. Ils purent rejoindre à bord d'une troïka la gare la plus voisine.

M. E. W. Mix, le vainqueur de la Coupe, a bien voulu nous communiquer quelques-unes des photographies prises par lui au cours de son voyage et que nous publions ici.

LA COUPE GORDON-BENNETT

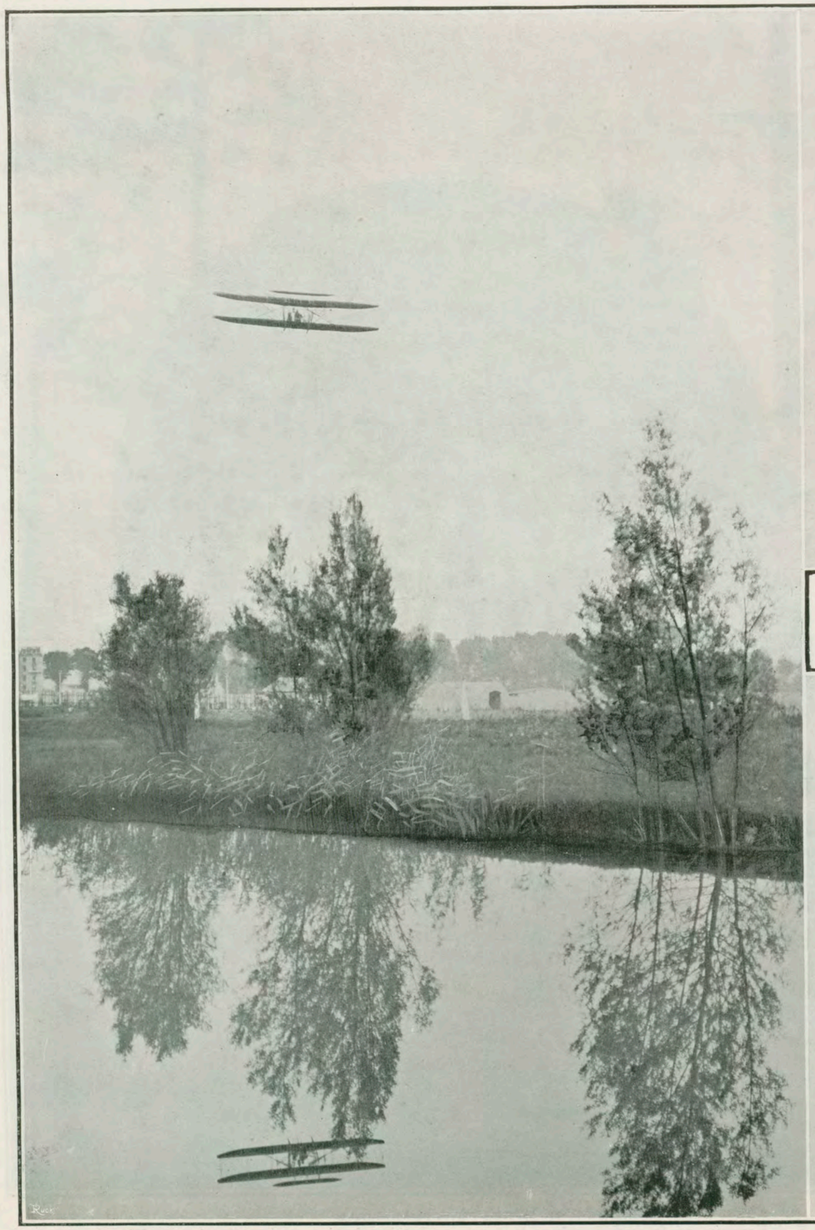


L'*AMERIKA II* APRÈS L'ATTERRISSAGE

C'est à Ostrolenka, au N.-E. de Varsovie, qui fut le théâtre d'une des sanglantes batailles de l'insurrection polonaise, que Mix atterrit le mardi à 3 heures du matin, ayant couvert environ 1100 kilomètres en 35 h. 6 m. Le voyage fut accompli entre 300 et 400 mètres d'altitude. Il fut interrompu pendant quelques minutes dans les environs de Prague par des paysans, qui avaient saisi le guiderope au passage, malgré les objurgations des aéronautes, d'où le bruit d'un déclassement qui avait couru pendant quelque temps.

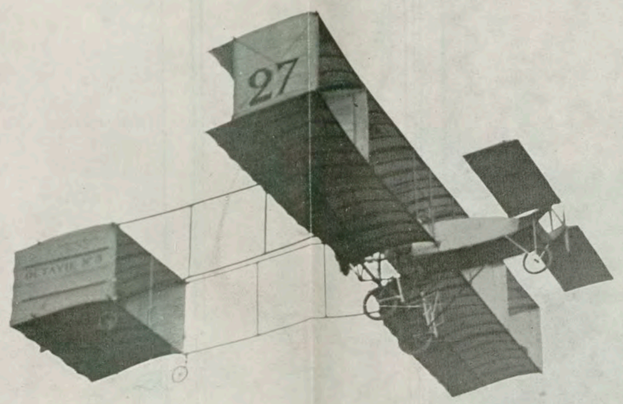
La Vie au Grand Air

LA GRANDE QUINZAINE D'AVIATION DE PARIS



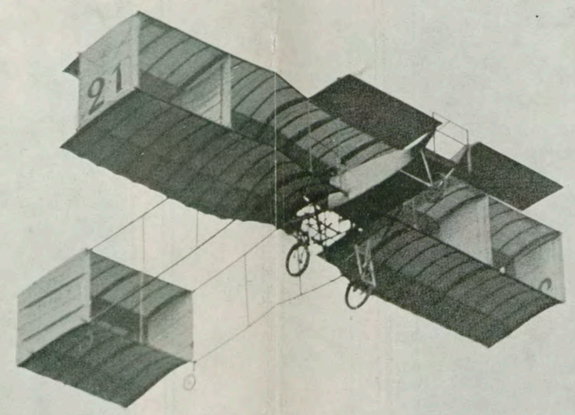
Un Vol de Lambert.

Le comte de Lambert a remporté les Prix Scheurer-Kestner et de Neuflize et s'est classé pour le Prix du Conseil général. Il s'est multiplié pendant tout le meeting. Son biplan est construit en fortes toiles Continental.



Paulhan en vol.

Dimanche dernier, Paulhan a sauvé Port-Aviation en faisant à 4 h. une première sortie. Comme toujours, ses vols à une assez grande hauteur ont fait beaucoup d'impression. Il s'est classé pour le Prix du Conseil Général. (Moteur Gnome fortes toiles Continental.)



Jean Gobron en vol.

Gobron, Lambert et Paulhan sont les héros de la première partie du meeting de Juvisy. Leurs vols ont calmé les légitimes impatiences de la foule dont seules quelques barrières ont eu à souffrir.

Paulhan vole au-dessus de la Fausse-Orge.

Si le terrain est un peu restreint, le cadre en est très pittoresque ; la rivière qui le sillonne et les arbres qui la bordent forment un cadre délicieux pour les évolutions des oiseaux artificiels.

Quoique officiellement ouverte depuis le 7 Octobre, la quinzaine de Juvisy a débuté effectivement dimanche dernier. Plus de cent mille curieux s'étaient rendus à Port-Aviation pour voir voler les hommes oiseaux. Ils y sont parvenus difficilement et en sont repartis plus difficilement encore . Ni le champ d'aviation, ni les tribunes, ni les voies d'accès surtout ne sont faits pour recevoir une telle foule. Le Comité ne l'avait pas prévue ; il lui aurait été cependant facile de la prévoir si ses membres n'avaient pas apporté dans cette organisation la belle et calme inexpérience de gens du monde que l'exemple de Bétheny eut dû pourtant suffire à éclairer.

LA GRANDE QUINZAINE D'AVIATION

La foule au pesage.

Dès 10 heures du matin, dimanche, les guichets furent assiégés et la foule se pressait dans toutes les enceintes. Elle fit preuve d'une patience digne d'éloge, car le spectacle promis se fit longtemps attendre. Quant au sport, il n'y en eut guère.

Le cireur.

On en eut besoin, car malgré le soleil, il restait dans bien des coins une boue épaisse et tenace. En haut l'ambulance et les infirmières.

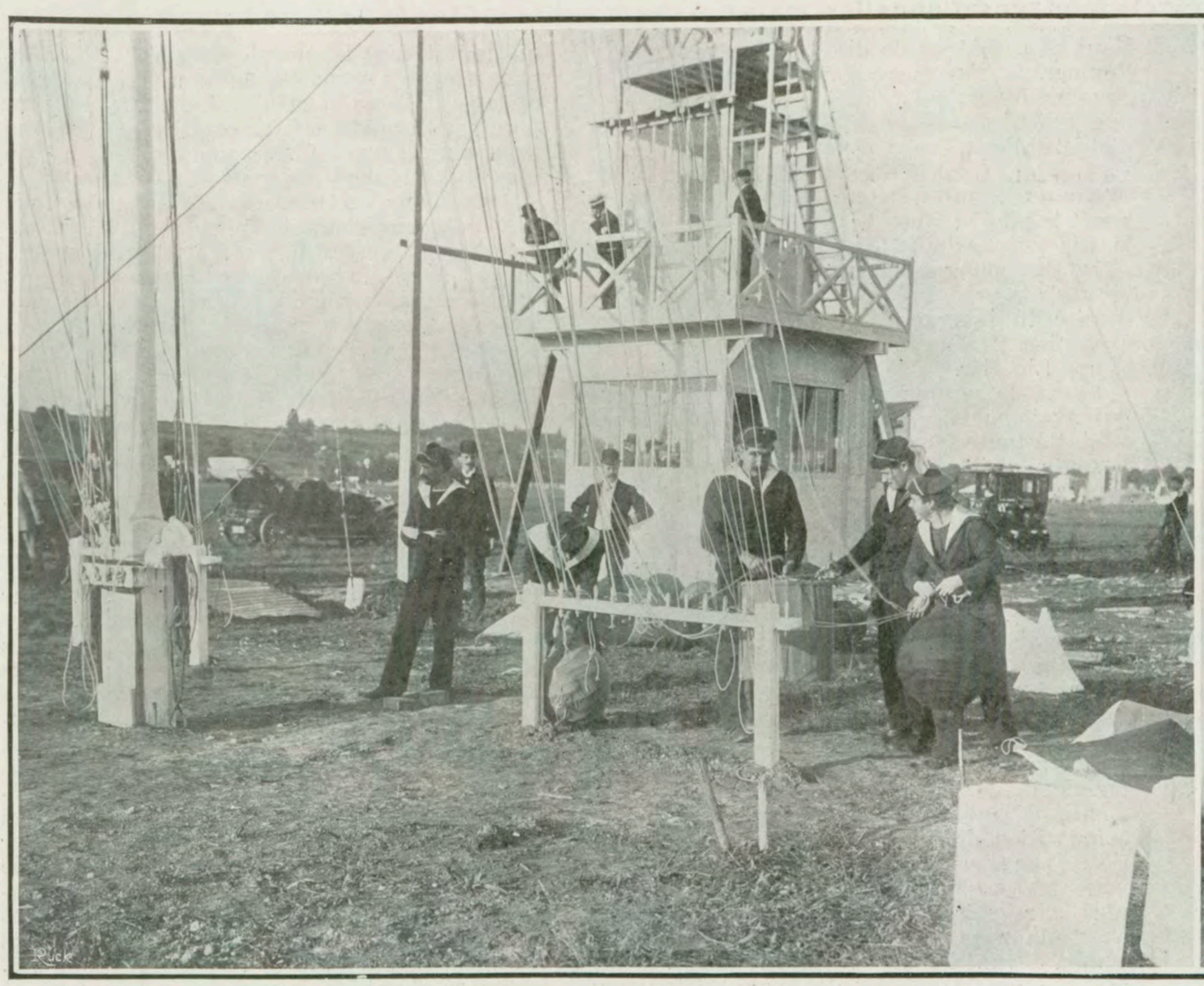
On volera !

Sur toutes les grandes places, un drapeau indique si l'on doit ou non voler à Juvisy.

L'avenue Blériot.

Bordée de coquettes baraques toutes blanches : fleuristes, coiffeurs, journaux, cartes postales, elle aura, une fois terminée, un aspect tout à fait élégant.

LA GRANDE QUINZAINE D'AVIATION



Les signaux

Copiés sur ceux de Bétheny, les signaux manœuvrés par des marins de l'Etat tiennent le public au courant des départs et des diverses péripéties des épreuves. Ils indiquent même aux initiés la vitesse du vent et autres renseignements variés.

Le Général Azibert

Les troupes du service d'ordre sont placées sous la direction du général de brigade Azibert, de la place de Versailles.

Comme aux manœuvres.

Un commandant dicte aux hommes le rapport sur l'établissement des services sanitaires.

Le déjeuner en plein air.

Les travaux ne sont pas encore terminés. Aussi, les ouvriers assistent-ils aux vols en prenant leur collation, moins cher qu'au restaurant d'à côté.

A PROPOS DE LA SAISON DE TENNIS

Quoique contrariée un peu partout par un temps épouvantable, la saison de tennis 1909 aura été assez brillante. Elle n'a point comporté de révélations sensationnelles, mais nos champions sont restés dans un honnête statu quo.

Bien qu'il reste encore quelques épreuves à disputer, quelques tournois à parfaire, la saison est suffisamment avancée pour qu'il soit légitime de considérer l'œuvre accomplie et d'en tirer si possible de fortes conclusions.

Au reste, à part quelques beaux jours, le ciel d'automne est resté sinistre et l'eau qui tombait à flots a forcé bien des clubs qui n'ont pas encore terminé leurs programmes, à remettre à plus tard les matches annoncés ou bien à les remplacer par quelques épreuves de water-polo ou toute autre manifestation aquatique.

Comme chaque année, nous avons eu à Paris de multiples championnats, des tournois nombreux, des coupes non moins nombreuses, mais point de ces révélations sensationnelles qui frappent de stupeur le monde civilisé. Côté province, nous avons constaté de louables efforts pour mettre sur pied des épreuves intéressantes, mais toujours la même amertume dans les doléances sur l'indigne façon dont les provinciaux sont traités par l'U. S. F. S. A.

Quant aux plages, l'été — si l'on peut dire — revenu, elles ont connu de sensationnelles rencontres qui ont procuré aux spectateurs des émotions du meilleur aloi et dont la plus impressionnante, fut certainement celle qui mit aux prises notre Decugis national et le farouche Gore. Nous reviendrons, du reste tout à l'heure, sur cet événement mémorable.

La saison à Paris A Paris, les tournois internationaux ne furent pas des plus palpitants par suite de l'absence des champions anglais qui exerçaient sur d'autres rives leurs petits talents. Des Coupes importantes se jouaient en effet, à cette époque, dans le Royaume-Uni, et nous ne saurions blâmer le patriotisme des grandes raquettes britanniques qui les poussa à rafler d'abord les coupes, médailles et services à thé de leur pays, avant de venir tenter la chance de ce côté-ci de l'eau.

La saison sur les plages C'est à partir de ce moment que poussés par d'ancestrales habitudes, et parce qu'il y a très longtemps, c'est l'époque où il faisait, à ce que l'on raconte, beau et chaud, que nos joueurs de Paris et de province se disséminèrent sur les plages de France. Comme l'on sait, c'est face à l'Océan que de mémoire d'homme, se sont livrés les grandes batailles du tennis, car l'immensité des flots inspire et pousse aux grandes et nobles choses.

A vrai dire, le tournoi de Dieppe, qui ouvrait la série des tournois balnéaires, ne fut pas des plus brillants. Ce n'était d'ailleurs pas la faute des organisateurs, mais plutôt celle de Newcastle (Angleterre) qui mettait sur pied à la même époque une épreuve sensationnelle, dotée de prix éblouissants. Ritchie, Dixen et les frères Allen s'y livraient de farouches combats et, naturellement, ne pouvaient être à la fois en Angleterre et à Dieppe.

Le tournoi d'Ostende Le tournoi d'Ostende par contre, étincela d'une façon toute particulière. Il est vrai qu'un nombre suffisant d'Anglo-Saxons, voire même d'Américains y prirent part, et chacun sait que c'est là la condition essentielle de succès pour les plages du continent. H. A. Parker et son compère T. R. Quill livrèrent des combats dignes d'être chantés par quelque moderne Pindare, et après une lutte des plus impressionnantes, finirent par triompher de De Warzé et de O. Borman.

Le tournoi de Lion-sur-Mer Le tournoi de Lion-sur-Mer avait ceci de particulièrement intéressant pour les amateurs, qu'il mettait en présence deux de nos plus chers espoirs du tennis : MM. Poupon et Gaubert.

Ces deux jeunes gens ont chacun de réelles qualités, et s'ils veulent travailler un tant soit peu sérieusement, peuvent aspirer aux gloires les plus pures. Gaubert, qui devait un peu plus tard attirer sur lui l'attention de notre planète, en prenant un set à notre champion Decugis était le grand favori de cette épreuve. Mais ce garçon a les revers les plus malencontreux qui se puissent voir et qui causèrent d'ailleurs sa perte. Nous nous hâtons de dire que son vainqueur Poupon, est un merveilleux joueur et à qui nous prédisons, s'il veut s'en donner la peine, une existence tissée d'honneurs et remplie d'objets d'art.

Le tournoi d'Etretat C'est à Etretat, plage select entre toutes, qu'eut lieu l'événement qui serait le plus marquant des temps modernes, si la découverte du Pôle et la division en trois séries des joueurs de tennis, n'étaient là pour lui ravir la première place. Je veux parler de la défaite du champion britannique Gore, par le champion gaulois Decugis, dans la finale de la Coupe Linzeler.

Avant de se rencontrer avec Decugis, Gore qui avait en lui-même une robuste confiance, voulut à toute force partir à — 15. L'on parlementa quelque temps, mais l'irréductible Gore menaçant de réintégrer son île natale si satisfaction ne lui était pas accordée, on s'empressa d'en passer par ses volontés, ce qui était somme toute assez facile. Hélas, — pour l'Angleterre — Gore avait été présomptueux. Aussi bien, eût-il été mieux inspiré en demandant + 15, car il fut battu, et battu sans contestation possible. Après une lutte des plus belles Decugis remporta la victoire par 6/1, 6/4, 7/5, prenant une avance de 9 jeux sur son concurrent. Gore essaya d'expliquer, qu'habitué à jouer sur du gazon, les courts d'Etretat l'avaient dérouté, mais comme Decugis l'avait déjà battu à Paris sur des courts de composition différente, il semble que la supériorité sur Gore de notre champion est maintenant une chose acquise et sur laquelle il n'y a plus à revenir. En double, Gore qui jouait avec Muhr ne fut pas plus heureux et succomba devant l'équipe Decugis-Germot.

Tournoi d'Houlgate et Coupe Menier Houlgate qui fut toujours une sorte de conservatoire du tennis, vit cette année encore de grandes choses. Sans compter l'annuel tournoi, se disputait encore la Coupe Menier. Decugis et Gault eurent assez de mal, dans le tournoi, à se débarrasser de Willie et de Jousselin, qui réussirent à prendre deux sets à leurs adversaires. La chronique dit même que Decugis en fut assez marri et, au cours du match, ne ménagea pas les épithètes les plus véhémentes à son infortuné partenaire.

Pour la Coupe Menier, Decugis disputa la finale avec le jeune Gaubert déjà nommé. Cet excellent joueur fit preuve d'une forme remarquable et prit un set à notre champion perpétuel. Mais ému, sans doute, d'une telle audace, il ne défendit plus que mollement sa chance et finit par succomber pitoyablement.

Tournois de Cabourg, de Boulogne et du Touquet Gaubert fut plus heureux à Cabourg où, en compagnie de Gault, il battit Jousselin et Willie dans la finale du tournoi et augmenta ainsi sa gloire en de notables proportions. Côté dames, Mlle Spérenza remporta tous les triomphes, et battit sa rivale, Mlle Rousseau, avec une variété de moyens rares chez une joueuse.

A Boulogne, le championnat revint à Lowe, battant Nettleton après une très jolie partie. Au Touquet, c'est l'excellent Mavrogordoto qui remporta la victoire sur E. R. Allen, qui lui opposa une résistance farouche.

Tournoi de Dinard Dinard — prospère colonie anglaise sur les côtes normandes — eut une saison des plus chargées et des plus intéressantes. Elle revêtit même un caractère international, grâce à la présence de deux Français, M. A. Strauss et le Dr Guérin, qui d'ailleurs ne purent opposer qu'une honorable résistance aux célébrités australiennes et britanniques qui leur furent opposées. Eaves s'adjugea le championnat et la propriété définitive de la Coupe, en défaisant Ward de façon magnifique. Le New-Zealander Doust qui aurait pu, dit-on, ravir à Eaves et championnat et coupe, s'était abstenu de se mettre sur les rangs, par suite d'une entente vraiment cordiale et touchante.

Pour terminer, nous ne dirons qu'un mot en passant, nous réservant d'en parler plus longuement par la suite, du tournoi de Sapicourt, qui réunit sous les auspices du Dr Luling, les plus fameuses raquettes du monde. Le tournoi revint à l'allemand Otto Froitzheim, vainqueur d'un lot formidable de concurrents, et qui prouva ainsi que les champions « made in Germany » pouvaient être parfois de valeur.

Ainsi donc, cette saison de tennis se finit sans qu'aucun champion prestigieux se soit révélé à nous. Certes, il convient d'admirer hautement le très excellent joueur qu'est Decugis, mais il faut également déplorer qu'il soit seul, avec deux ou trois autres, à défendre les couleurs françaises, devant les innombrables joueurs de classe étrangers. Nous avons, c'est entendu, deux ou trois comingmen estimables: Poupon, Gaubert, sont de ceux-là. Mais, il y a quelques années déjà qu'ils se cantonnent dans ce rôle estimable sans doute, mais qui ne suffit pas pour éblouir suffisamment le monde civilisé.

Pourtant la France est un pays assez vivace, pour pouvoir s'offrir le luxe de changer chaque année ses « comingmen » et se faire représenter tant à l'intérieur qu'à l'extérieur par une douzaine de « genuine » champions.

D'où vient donc cette pénurie de « bonnes raquettes » et qu'il faille que ce soit toujours les mêmes qui raflent coupes et tournois?

On en a donné plusieurs raisons. Entre autres l'on a déclaré que la faute en était à l'U. S. F. S. A., et à la façon dont elle organisait ses championnats et ses rencontres internationales. Certes, c'est la sainte vérité, et Dieu sait que nous ne sommes point portés à chérir outre mesure cette très souvent empêcheuse de sporter en rond. Mais il ne faudrait point exagérer. A notre avis, les causes de notre infériorité en tennis, comme en tous les autres sports du même genre d'ailleurs, sont plus profondes. Elles résultent de la parfaite indifférence, et parfois même de la quasi-hostilité, que montrent à l'égard des sports les pouvoirs publics. Seule, en France, une élite peut pratiquer convenablement les sports. Le reste s'essaye parfois à de vagues tentatives, mais rebuté, dégoûté par les difficultés grandissantes, ne tarde pas à y renoncer. Et dame, la sélection est d'autant plus facile et donne de meilleurs résultats qu'elle s'opère sur un très grand nombre d'individus.

En Angleterre, les commodités les plus grandes sont offertes à ceux qui aiment le sport, le tennis entre autres, et veulent le pratiquer. Nul n'est besoin de faire partie d'un club souvent coûteux, pour se livrer aux joies des drives et des smashes. Dans les larges parcs qui ornent chaque ville anglaise, des terrains de sport gratuits sont réservés aux jeunes gens épris des exercices physiques.

Là, de merveilleux courts de lawn-tennis sont installés et entretenus par des municipalités prévoyantes qui, pour recouvrer leurs frais, se contentent de les louer la somme dérisoire de 6 pences l'heure. Pour peu que l'on joue en double, cela fait, par heure et par joueur, la terrible somme de 15 centimes.

Qu'avons-nous de pareils chez nous? rien. — En revanche, nous avons des jardins endimanchés, bien peignés, défendus par des gardiens frénétiques, qui entrent en convulsion au seul aspect d'une raquette ou d'un attirail quelconque de sport, et qui souffrent, en leur âme rigide, lorsqu'un infortuné bébé a le malheur pour se distraire, de déplacer les cailloux des allées.

Depuis peu, il est vrai, on a concédé quelques vagues terrains aux fervents du tennis : quelques mètres carrés hérissés d'arbres, au Luxembourg et aux Tuileries, mais j'estime que pour consentir à y jouer, il faut être ou un saint ou un inconscient, et ces deux sortes d'individus n'ont jamais fourni de champions à n'importe quel sport.

Donc, et c'est là-dessus que nous terminerons, il faut nous résigner à ne jamais briller qu'au second rang en tennis, course à pied ou rugby, tant que nos dirigeants montreront cette apathie et ce mauvais vouloir à s'occuper et à encourager les sports, facteurs d'énergie et de santé nationales.

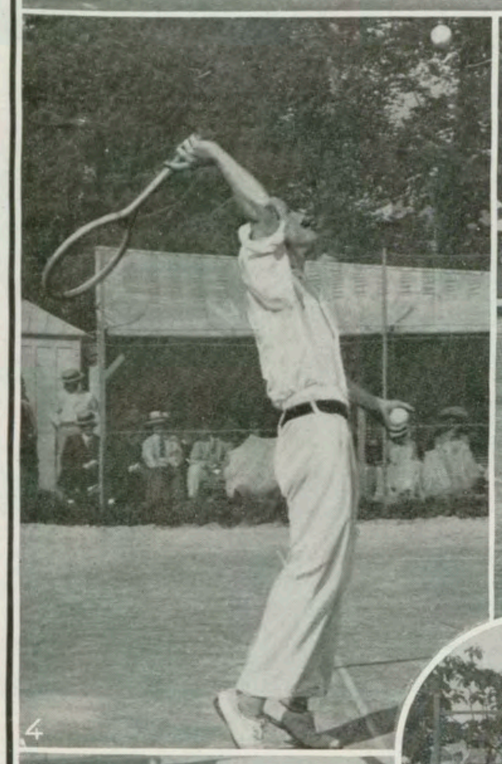
Henry Dispan.

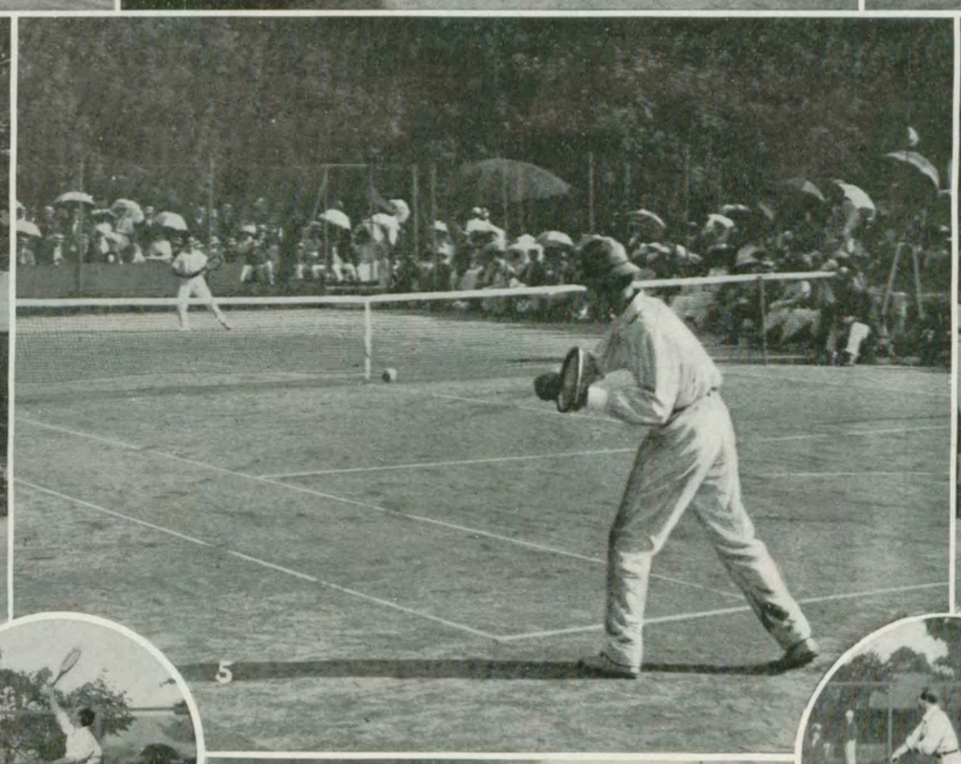
Les Vainqueurs de la Saison de Tennis

1

2

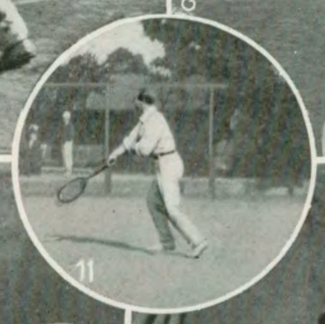
3


4

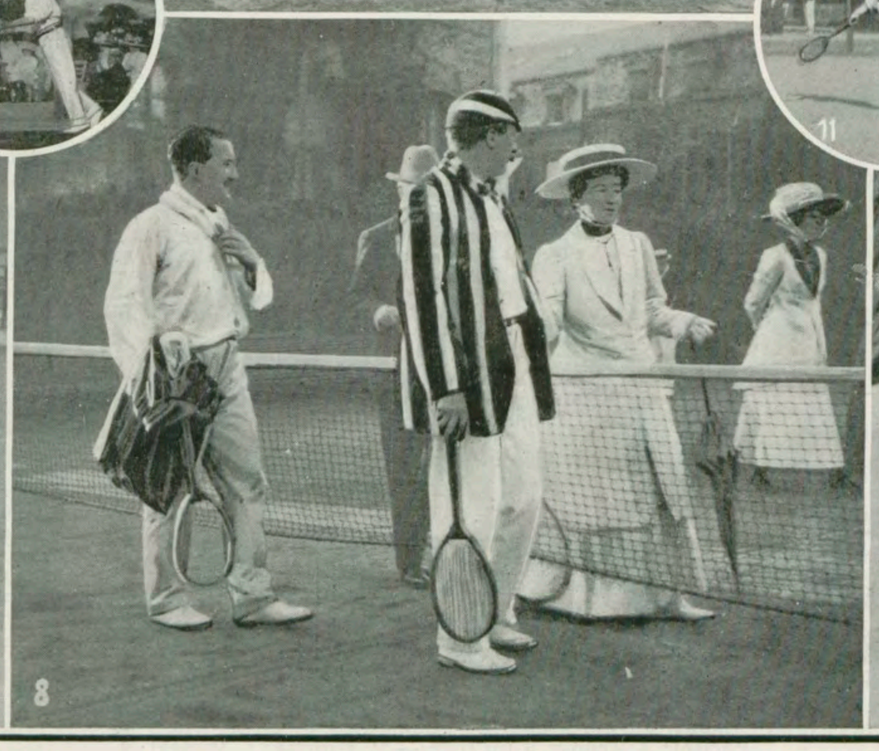

5

6

10


11

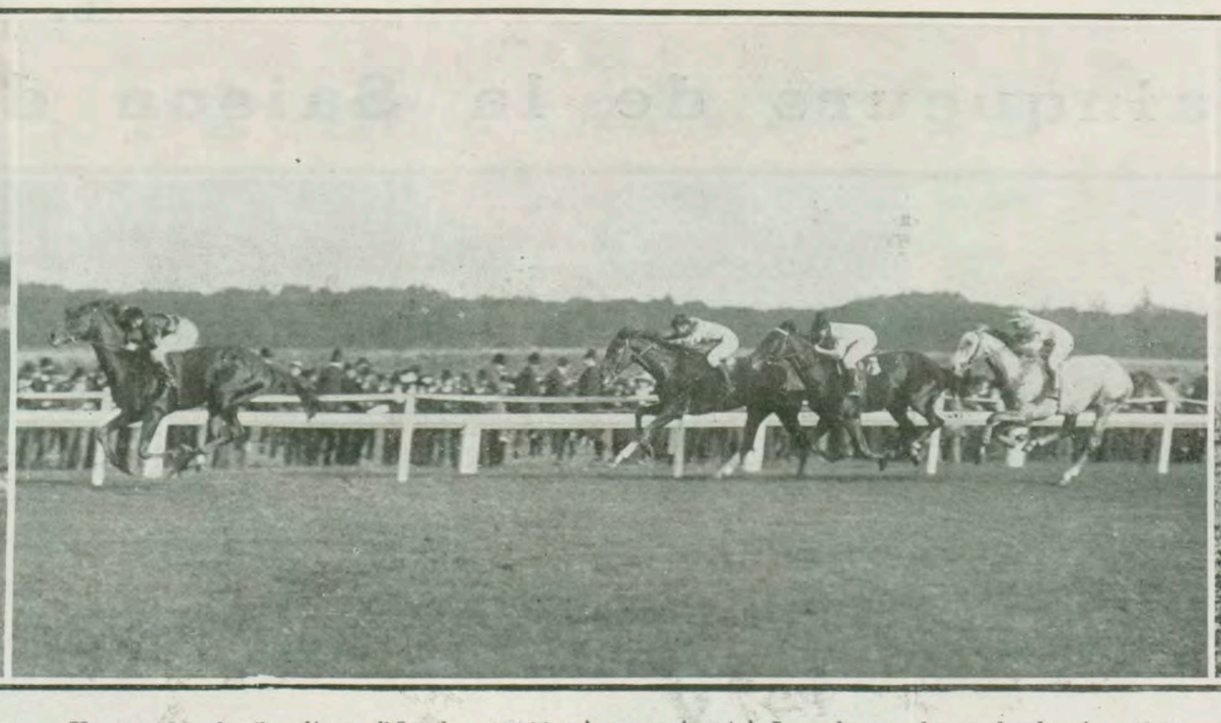
7


8

9

1. Mlle Speranza qui a gagné le tournoi de Dames de Cabourg. — 2. Gaubert, qui gagna le tournoi de Cabourg. — 3. Un service de Gaubert. — 4. Gore, ex-champion d'Angleterre, battu cet été par Decugis à Etretat. — 5. La finale de la Coupe Linzeler qui mit aux prises Gore et Decugis. — 6. Un service de Decugis pendant son match contre Gore. — 7. Lowe gagnant du tournoi de Boulogne. — 8. Quelques concurrents du tennis de Dinard : C[1] Forbes, Reggie Forbes et Eaves. — 9. Allen qui succomba devant Mavrogordato dans la finale du Touquet. — 10. S. M. Doust, le champion australien dont l'abstention au tournoi de Dinard permit à Eaves de remporter la victoire. — 11. Eaves, gagnant du tournoi de Dinard.

Roberts qui, dimanche, au Parc des Princes, a battu Figour et Brézillon dans une course de 500 mètres.



Un passage du Handicap d'Octobre (3000 mètres environ) à Longchamp, dimanche dernier, 1500 mètres avant le poteau. La course a été gagnée par Chatou devant Chamœrops et Labiscotte. C'est dans la ligne droite que Chatou vint attaquer Chamœrops pour le battre de deux longueurs.

Cet ingénieux appareil permet de se maintenir sur l'eau plusieurs heures.

Le Jockey de Brunalti qui remporta dernièrement les championnats d'Europe de trot attelé à Bade. (Grand duché de Bade.)

Un passage du Tour de Lyon à la marche. Le peloton de tête, qui marche à belle allure, vient aborder la Montée des soldats.

Perchiat, gagnant de la Coupe du Roi à St-Sébastien devant Poulain et, avec Dortignac, des 12 heures à Toulouse.

Ces deux globe-trotters vont courir le monde en roulant devant eux ce tonneau qui leur servira d'abri.

Principaux résultats sportifs du 4 au 11 octobre

AÉRONAUTIQUE

Dimanche 3 Octobre. — Zurich. — *La Coupe Gordon-Bennett des Aéronautes* (concours d'atterrissage): 1. E. Mix (Amérique); ballon Amerika II, atterrit à Ostrolenka, au nord de Varsovie (950 kilomètres); 2. Leblanc (France); ballon Ile-de-France, atterrit à Targriva en Hongrie (832 kilomètres); 3. H. E. Messner (Suisse), ballon Azurea atterrit à Thule en Silésie (828 kilomètres).

ATHLÉTISME

Mardi 5 Octobre. — *Le Match de Pittsburg.* — Au bout des six rounds autorisés par la police, du match Willie-Lewis Billy Papke, aucun knouk-out ne s'étant produit, il n'y eut pas de décision. De l'avis des spectateurs, Willie-Lewis aurait dû avoir la victoire aux points.

Dimanche 10 Octobre. — Piscine de la Gare (natation). — *Les records français établis par Meister et Rigal.* — Meister : 30 mètres : 17 s. 2/5. — 50 mètres : 31 s. 2/5. — 70 mètres : 48 s. 3/5. — 90 mètres : 1 m. 07 s. 2/5. — 100 mètres : 1 m. 15 s.

Rigal : 30 mètres : 18 s. — 40 mètres : 25 s. 3/5. — 50 mètres : 32 s. — 120 mètres : 1 m. 39 s.

Dimanche 10 Octobre. — Vélodrome du Parc des Princes. — *Match pédestre* (en 2 manches de 500 mètres) : 1re manche : 1. Roberts; 2. Figour, à 7 mètres; 3. Brézillon, à 15 mètres.

2e manche: 1. Roberts; Figour, à 4 mètres; 3. Brézillon, à 0 m. 50.

Dimanche 10 Octobre. — Colombes. — *Challenge Williams* (200 mètres, haies) : 1. Mestiet : 2. Large; 3. Jamain.

Grand Handicap de 800 mètres : 1. Deligny; 2. Wailly; 3. Liévin.

Challenge Richelieu : 1. Dardenne; 2. Frémont aîné; 3. Garry.

Challenge Gresser : 1. Keyser, gagne de 17 mètres; 2. Bonheure; 3. Lizaudier.

AUTOMOBILE

Dimanche 10 Octobre. — Lyon. — *Course de côte du Mont, Cindre.* — Vitesse : 1re catégorie. 1/4 de litre) ; 1. Escoffier: 3 m 6 s.; 2. Moinard, 3 m. 37 s.; 3. Aurus, 3 m. 39 s.

(2e catégorie 1/3 de litre) : 1. Genne, 2 m. 50 s.; 2. Temporel, 2 m. 54 s.; 3. Xavier, 3 m. 18 s.

(3e catégorie, 1/2 litre) : 1 Bouchard, 3 m. 25 s.

(4e catégorie) : 1. Temporel, 3. 23 s.

CYCLISME

Dimanche 10 Octobre. — Vélodrome du Parc des Princes. — *Course scrath Internationale* (1.333 mètres). Finale : 1. Pouchois; 2. Ludovic; 3. Thuau; temps : 2 m. 31 s.

Course de Primes (6.666 mètres). Finale : 1. Bader; 2. Le Doc; 3. Danjou en 9 m. 15 s. 4/5.

Courses de machines multiples (2 000 mètres) : 1. Triplette Didier-Bader-Devoissoux. 2. Tandem Pouchois-Boutellier. 3. Triplette Seigneur-Chrétien-Chaudron, en 2 m. 45 s. 2/5.

Course de 80 kilomètres (avec entraîneurs à motocyclette). 1. Sérès en 1 h. 0 m. 33 s. (record. anc. temps 1 h. 2 m. 55 s. 3/5) ; 2. Parent, à 8 tours 1/2; Bruni, 11 tours.

Dimanche 10 Octobre. — Cologne. — *Grand Prix d'Europe.* 1. Ryser, 99 kilom. 650; 2. Butler, 97 kilom. 950; 3. Guignard, 97 kilom. 410.

Dimanche 10 Octobre. — Tours (Vélodrome de la Porte Grammont). *Course de six heures* — 1. Emile Georget 202 kilom. 400; 2. Denizot, à six longueurs; 3. Faber, à 1 tour.

Dimanche 10 Octobre. — Roanne. — *Match Dupré-Major Taylor.*

1re manche : 1. Major Taylor; 2. Dupré, à une demi-longueur.

2e manche : 1. Dupré; 2. Major Taylor, à un pneu.

Belle : 1. Major Taylor; 2. Dupré, à une roue.

Dimanche 10 Octobre. — Bruxelles (Vélodrome de Karreveld). — *Grand Prix de l'Etoile Belge* ; classement général : 1. Hourlier, 3 points; 2. Moretti, 7 points; 3. Delage, 80 pints.

Dimanche 10 Octobre. — Angoulême. — *Grande Internationale :* 1. Jacquart ; 2. Didier; 3. Carrère.

Tandems. — 1. Jacquart-Didier; 2. Chadeau-Arnaudeau; 3. Charron-Rousseau.

Primes, 10 kilomètres : 1. Didier; 2. Sicard; 3. Charron.

Match Parisot-Ardoin (10 kilomètres). — 1re manche : 1. Parisot; 2. Ardoin, à un tour. — 2e manche : 1. Parisot; 2. Ardoin, à 3 longueurs.

HIPPISME

Lundi 4 Octobre. — Saint-Cloud. — *Handicap d'Automne* (3 600 mètres, 10 000 francs) : 1. Loulia, à MM. Marghiloman (Curry); 2. Berkshire Lass à deux longueurs; 3. Chatou, à quatre longueurs. P. M. : gag., 88 fr. 50, pl., 26 francs, 22 francs, 32 francs.

Mardi 5 Octobre. — Enghien. — *Prix Blaviette* (4.500 mètres, 10.000 francs); 1. Diadoque, à M. R. Bally (Louth); 2. California King, à une longueur; 3. Mademoiselle Bonifface, à deux longueurs. P. M. : gag, 42 francs, plac., 18 fr. 50 16 fr. 50.

Mercredi 6 Octobre. — Tremblay. — *Prix Saint-Simon* (2.300 mètres, 20 000 francs ajoutés à une poule de 400 francs chaque); 1. Philosophy, à M. Th. Lallouet (G. Bartholomew); 2. Pierre Bénite, à une longueur et demie; 3. Gabriel, à une longueur et demie. P. M. : gag., 20 francs.

Vendredi 8 Octobre. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Seine-et-Oise* (1 400 mètres, 20.000 francs); 1. Fils du Vent, à M. Edmond Blanc (G. Stern); 2. Percy, à une longueur; 3. Princess Margaret, à une courte tête. M. P. : gag., 23 francs; pl., 13 francs, 20 fr. 50.

Samedi 9 Octobre. — Auteuil. — *Prix Congress* (3.100 mètres, 35.000 francs) : 1. Sea King, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement); 2. Langue de Chat, à une demi-longueur; 3. Vœ Victis, à six longueurs. P. M. : 45 francs; pl., 18 fr. 50, 17 francs, 31 francs.

Dimanche 10 Octobre. — Longchamp. — *Prix Gladiateur* (6.200 mètres, 30.000 francs en espèces et un objet d'art de la valeur de 10.000 francs. En outre 1 500 francs à l'éleveur); 1. Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt (Belhouse); 2. Merci, loin P. M. : gag., 14 fr. 50.

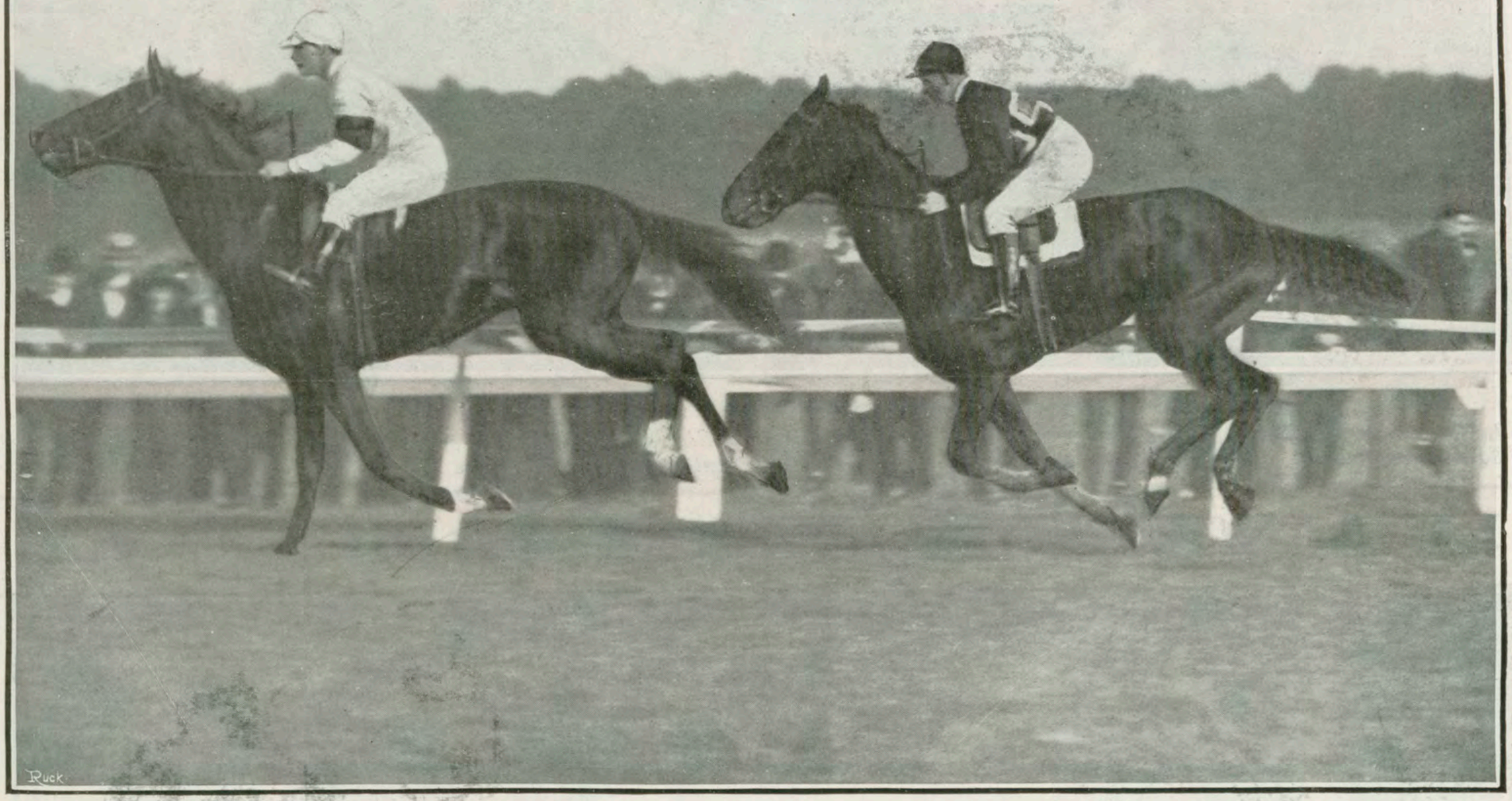
Handicap d'Octobre. — (3 000 mètres, 15 000 francs) : 1. Chatou, à M. E. Bollero (Stern); 2. Chamærops, à deux longueurs; Labiscotte, à six longueurs. M. P. : gag, 45 francs; plac., 16 francs, 14 fr. 50, 21 francs.

FERMES & CHATEAUX

La multiplicité des events, que l'actualité impose au premier plan, ne permet pas à la *Vie au Grand Air* de s'occuper de certains sports qui ont cependant des adeptes fervents. Nous recommandons donc à ceux de nos lecteurs qui s'intéressent aux sports suivants : *Hippisme. — Golf. — Tir au pistolet. — Chasse à tir. — Pêche. — Polo. — Tir aux pigeons. — Chasse à courre. — Alpinisme. — Yachting. — Coaching*, notre publication : Fermes et Chateaux, qui paraît le 1er de chaque mois et qui suit toutes les manifestations relatives aux chevaux et aux chiens, et tout ce qui concerne la vie à la campagne. Spécimen envoyé franco contre 0 fr. 25.

LE PRIX GLADIATEUR

Sea Sick a remporté facilement le Gladiateur, ce qui, au fond, ne prouve pas grand'chose



Sea Sick — Aquarelle

Le Prix Gladiateur (30.000 francs et un objet d'art de 1.000 francs, 6.000 mètres), Longchamp, 10 octobre. — Le second passage.

On peut différer d'avis sur les épreuves de longue distance, mais celle-ci a été vraiment un peu maigre. Sea Sick n'y rencontrant qu'Aquarelle qui s'est dérobée au Moulin après le deuxième passage et Merci qui n'a jamais suivi. Le poulain de M. Vanderbilt a fini au trot.

Le Gladiateur de 1909 n'a offert, à franchement parler, qu'un intérêt assez restreint. Sea Sick y a battu Merci, c'est-à-dire un simple cheval de handicap et un stayer de second ordre, de très loin comme il devait le faire et comme il l'avait fait déjà sur les 4.000 mètres du Prix Consul et du Prix de Dangu. Le résultat eût été plus significatif si le troisième concurrent Aquarelle ne s'était dérobé en cours de route et n'avait disparu avant la fin. Mais la jument de M. Pellerin avait déjà succombé l'an dernier dans cette même course contre Rabat Joie, Kalisz et Cheikh. Très vraisemblablement Sea Sick l'eut battu dimanche, comme il a battu Merci, d'un peu moins loin, mais très facilement. Il eut fallu pour que la victoire du fils d'Elf eut une véritable importance, un spécialiste de meilleure marque, un Amer Picon ou le Rabat Joie de l'an dernier. L'absence d'adversaires bien sérieux l'a laissé d'un bout à l'autre maître de son train et lui a permis de triompher sans avoir à faire preuve d'une endurance exceptionnelle. Cette constatation n'a rien qui puisse, bien entendu, faire mettre en doute sa valeur de stayer déjà surabondamment établie par ses succès du Prix Consul et du Prix de Dangu.

Le nom de Sea Sick va donc s'inscrire sur une liste où figure deux fois celui de son père Elf, et celui d'un autre fils d'Ajax, Omnium : ce qui nous permit de constater que la race de Dollar n'a rien perdu de ses qualités essentielles. Mais il n'en est pas moins vrai que sur cette liste des gagnants du Gladiateur les vraiment bons chevaux ne sont pas en majorité et que nous y voyons figurer surtout de simples spécialistes. Depuis vingt ans, notre vieille épreuve classique de longue distance n'avait été gagnée que deux fois par des vainqueurs de Derby, Upas et Omnium II. Quant à ceux du Grand Prix, on en cherche en vain la trace. On peut donc dire, sans diminuer outre mesure la valeur et la portée d'une course traditionnelle, qui occupe dans nos programmes une place utile, que sa signification au point de vue de l'élevage et du recrutement des étalons n'est que relative. C'est une estampille qui a son prix, mais dont on a tenté bien souvent d'exagérer la valeur. Parmi les 94 étalons dont les produits ont gagné l'an dernier plus de 30.000 francs, un seul, Elf, a gagné le Gladiateur et les spécialistes dont il a été le plus beau titre de gloire, tels Carman, Sospiro, Amer Picon, n'en ont pas fourni pour cela au haras une carrière plus brillante.

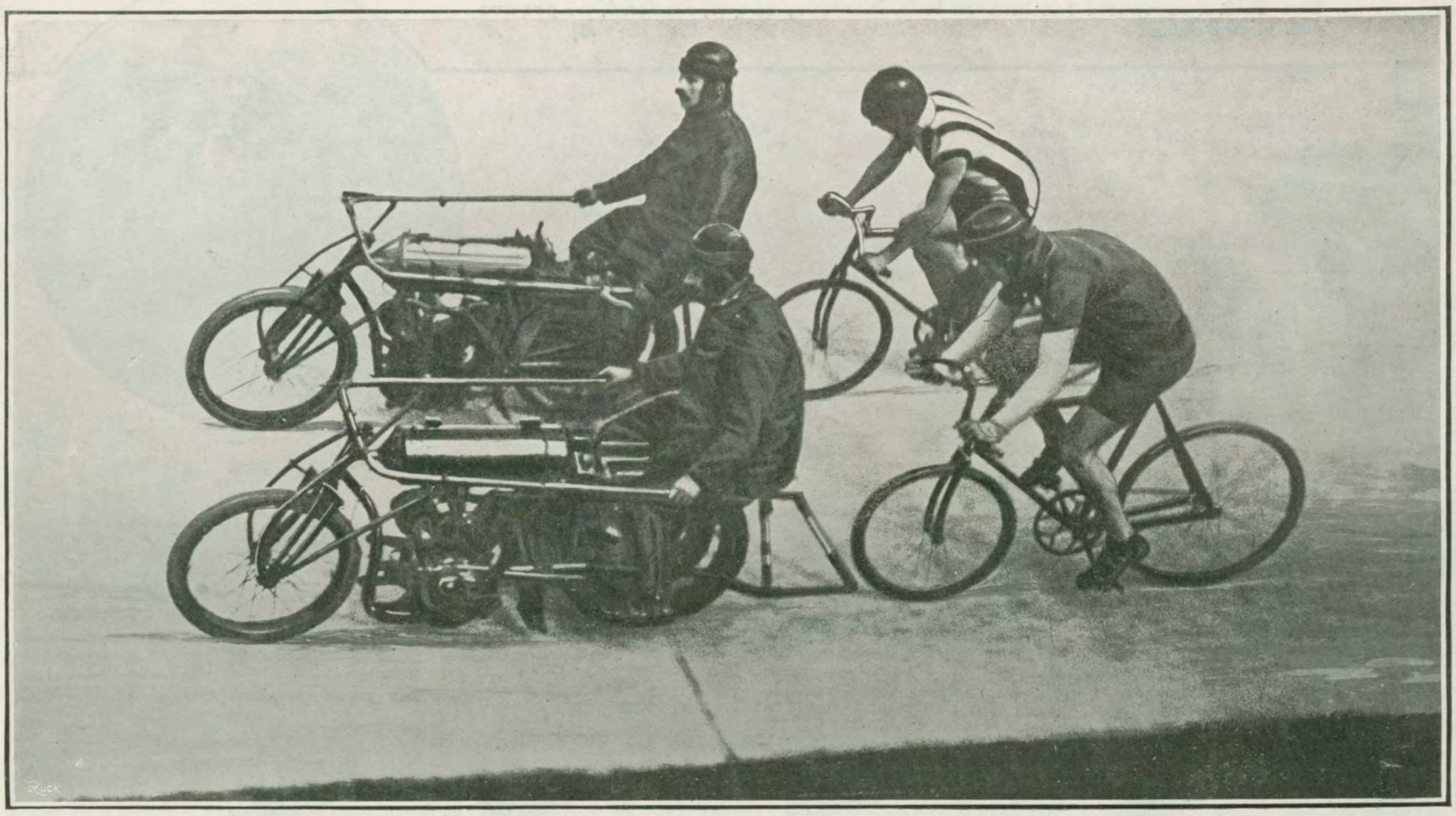
A côté du Prix Gladiateur figurait dimanche le Handicap d'Octobre, qui a été gagné par Chatou. Le petit-fils du Sancy a fourni fort allègrement les trois mille mètres, ce qui prouve que l'illustre gris, malgré son mémorable échec du Gladiateur, ne donne pas des produits incapables de résistance. Amer Picon, d'ailleurs, qui gagna le Gladiateur deux années de suite, était lui aussi un petit-fils du Sancy.

Le Handicap d'Octobre remplace depuis l'an dernier l'ancien Handicap libre. C'est une concession aux nécessités pratiques, qui ne donne pas de mauvais résultats, autant du moins qu'on en peut juger par une aussi courte expérience. Néanmoins, les partants n'y sont guère plus nombreux qu'auparavant et les théoriciens ne peuvent s'empêcher de regretter un peu l'ancienne formule et le gros attrait de curiosité qu'elle leur offrait. Le point faible était la difficulté d'équilibrer pratiquement, dans la limite de l'échelle courante les chances de concurrents de classe trop différente. Peut-être ne serait-il pas impossible de concilier les deux méthodes et de faire revivre le Handicap libre avec des conditions beaucoup plus restrictives que celles d'autrefois, et en éliminant ainsi la petite classe.

Ainsi se trouverait résolu d'une façon élégante le difficile problème de donner satisfaction à tout le monde.

STUART.

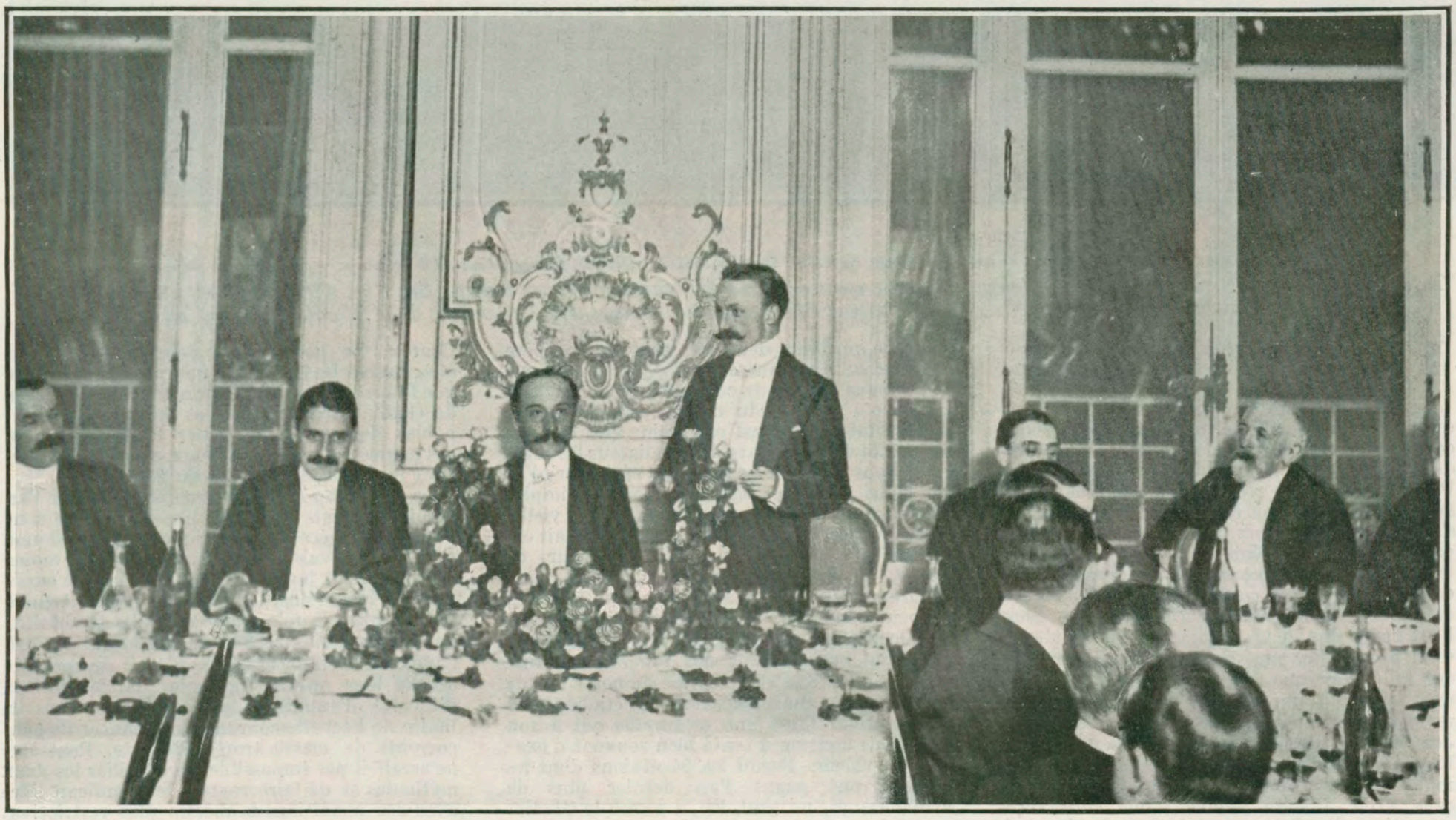
LES RECORDS DE SÉRÈS



DUSSOT ESSAIE DE PASSER SÉRÈS

La réunion du Parc des Princes de dimanche dernier a permis au courageux Sérès de se révéler. Il a gagné de haute main battant le record des 80 kilomètres en 1 h. 0 m. 33 s. (ancien record : 1 h. 2 m. 55 s. 3/5). Parent était second à 8 tours 1/2, devant Bruni à 11 tours, Dussot, etc.

LE BANQUET DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE



UN COIN DE LA TABLE D'HONNEUR

L'Aéro-Club de France donnait l'autre soir un banquet au Palais d'Orsay en l'honneur de la Grande Semaine de Champagne et de la première Exposition de la locomotion aérienne. On aperçoit sur notre photographie, de gauche à droite, MM. Lemaître-Mercier, Esnault-Pelterie, le comte de la Vaulx, vice-président de l'Aé. C. F., le marquis de Polignac, président du comité de Champagne, prononçant son discours, André Granet et Henri Menier.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.